Historisk 45
a 1b

HISTORIAL 45 a y b

HISTORIAL 45
a 46

Historia 45

A

I S L A S M A L V I N A S

SITUACION BASE

D I C I E M B R E
1 9 8 1.-

nacionalista o tradicionalmente de la opinión pública inglesa sostienen querer prevenir a su país de lo que denominan una "entrega" de la población de las islas a la Argentina.

En una nota presentada el 24 de octubre de 1974, Inglaterra reafirmaba sus pretensiones de soberanía sobre las islas y reiteraba su posición relativa a que la solución del problema planteado con la República Argentina debía estar en consonancia con los deseos expresos de los propios habitantes de las islas que en su mayoría son de origen inglés.

El 3 de marzo del corriente año, por negarse a izar el pabellón británico, no pudo fondear en Puerto Stanley la turbonave argentina "REGINA PRIMA" que transportaba un numeroso contingente de turistas.

Las perspectivas de la existencia de petróleo en las costas malvinenses han alterado por completo la situación porque tanto para los ingleses como para los argentinos, la presencia de dicho combustible es un hecho significativo.

En su Libro Blanco sobre la Defensa, conocido a mediados de marzo pasado, Gran Bretaña afirmó su voluntad de seguir manteniendo una dotación militar en las Islas Malvinas, Gibraltar, Hong Kong y Bélice.

Voceros del Foreing Office comentaron que la decisión relativa a las Malvinas se debe a un informe del profesor DONALD GRIFFITHS, geofísico de la Universidad de Birmingham, señalando la existencia de petróleo en la plataforma epicontinental argentina, de la cual las Malvinas son islas emergentes. Londres se aprestaría a explorar y luego utilizar esos presuntos yacimientos.

El 19 de marzo del corriente año, el canciller argentino, ALBERTO J. VIGNES, expresó que el gobierno argentino no reconocerá en las Malvinas "la titularidad ni el ejercicio de ningún derecho relativo a la exploración y explotación de hidrocarburos por parte de un gobierno extranjero", declaración publicada en las Naciones Unidas a través de un documento oficial del Comité Especial de Descolonización. Como respuesta a dicha declaración, el Ministro de Estado de la Cancillería Británica, DAVID ENNALS, dirigió el 27 de marzo una comunicación a la Cámara de los Comunes, en la cual reafirmó "solemnemente" la pretendida soberanía sobre las Malvinas y sus

derechos soberanos y exclusivos de exploración en la plataforma continental conexa.

El 21 de julio, un denominado "Comité de las Islas Malvinas" inició en Inglaterra una campaña para pedir al gobierno británico que declarara categóricamente y sin ambigüedad que no pensaba ceder a la Argentina las islas.

Si bien el Foreing Office rehusó comentar en forma oficial el hecho, de fuente autorizada se dio a entender claramente que no se cambiaría el status existente a esa fecha.

la Vta. Conferencia Ministerial de los países no alineados aprobó el 30 de agosto una resolución sobre las Islas Malvinas, apoyando la tesis argentina, destacándose reiteradamente durante dicha conferencia la total inaplicabilidad del principio de autodeterminación para el caso de las Islas Malvinas.

El 11 de setiembre, parlamentarios británicos aceptaron en la Conferencia Mundial Interparlamentaria las resoluciones 1514, 2065 y 3160 de la O.N.U. referentes a las Islas Malvinas, que nunca votó favorablemente Gran Bretaña.

A su vez, una enmienda destinada al proyecto de resolución sobre territorios no autónomos presentada por senadores argentinos, fue aceptada por los diputados británicos y virtualmente aprobada por una comisión de la citada asamblea.

Esta enmienda preconizaba la urgencia de concretar las negociaciones bilaterales entre Argentina y Gran Bretaña con respecto a las Malvinas para hallar lo más pronto posible una solución al problema.

El canciller argentino expresó ante la XXX Asamblea General de las Naciones Unidas, el pasado 22 de setiembre, que la única solución al problema de las Malvinas es la devolución de las islas por Inglaterra, negociando el Reino Unido de acuerdo con lo dispuesto en las resoluciones y consensos aprobados por aquella organización.

El 18 de octubre, el gobierno británico ha anunciado oficialmente que enviará a las Islas Malvinas una comisión investigadora sobre la situación y las perspectivas económicas del archipiélago y sus "dependencias".

La comisión estará presidida por el ex-Ministro LORD SCHACKLETON e incluirá cinco especialistas en lanas, yacimientos petrolíferos, pesquerías y problemas fiscales. Partirá el 27

de diciembre de Londres y permanecerá en las Malvinas entre tres y cuatros semanas.

La Cancillería Argentina emitió una declaración con fecha 23 de octubre que entre otras consideraciones expresa:

"La misión que se propone enviar Gran Bretaña no sería bien-"
"venida, ya que violaría el principio de no innovar, al rea-"
"lizar investigaciones tendientes a evaluar la posibilidad "
"de explotar económicamente recursos naturales de las Islas"
"Malvinas y por ende pertenecientes a la República Argentina."
"Es por lo tanto un acto inconsulto que esta Cancillería no "
"quisiera interpretar como una actitud provocativa, porque "
"ello implicaría que Gran Bretaña no acepta continuar normal-"
"mente la negociación bilateral, hecho este que puede tener"
"consecuencias imprevisibles y seguramente graves, de las que"
sólo Gran Bretaña sería responsable."

"Lo esencial en el proceso tendiente a solucionar definitiva-"
"mente la disputa es la negociación entre los dos gobiernos,"
"por lo que la introducción de hechos que puedan perjudicar-"
"la, perturba las relaciones entre la República Argentina y"
"Gran Bretaña y dificulta el logro de una solución pacífica"
"de la cuestión Malvinas."

La Segunda Conferencia Interparlamentaria Europea Latinoamericana, aprobó el 21 de noviembre un proyecto referido al derecho de la Argentina al pleno uso de los recursos naturales de las Islas Malvinas y a la restitución de ese archipiélago del Atlántico Sur a la soberanía argentina.

El 2 de diciembre a causa de las economías dispuestas por el gobierno inglés en el presupuesto naval de su país, sería retirado del Atlántico Sur y la Antártida el HMS "ENDURANCE", buque que atendía normalmente los requerimientos logísticos del destacamento inglés existente en las Islas.

El 8 de diciembre el Embajador Argentino en la O.N.U. manifestó oficialmente que pese a los esfuerzos argentinos y a las resoluciones de las Naciones Unidas. Gran Bretaña se niega a negociar para solucionar el diferendo existente sobre la soberanía de las Islas. Reiteró asimismo que la Argentina no reconocerá ningún convenio que pueda realizarse para la exploración y explotación de supuestos depósitos de petróleo

en la zona de las islas y destacó que su gobierno no ha dado su acuerdo para que Gran Bretaña envíe a las Malvinas "una misión que tendría por objeto realizar un relevamiento economico y fiscal, asimismo vinculado a hidrocarburos".

A fines de diciembre de 1975 se consideraba, en medios diplomáticos internacionales, la posibilidad de que el Reino Unido decidiera unilateralmente otorgar la independencia a las Islas Malvinas, incorporándolas luego como miembro pleno al Commonwealth.

Ante el envío de una Misión Especial encabezada por Lord SHACKLETON, el Ministerio de Relaciones Exteriores dio a conocer un comunicado el 2 de enero de 1976, denunciando oficialmente las reiteradas actitudes de ruptura unilateral de las tratativas por parte de Inglaterra a partir de las resoluciones de las Naciones Unidas. Asimismo advirtió al país que el "gobierno, juntamente con las Fuerzas Armadas y demás organizaciones institucionales que estructuran el Estado Argentino, actuarán sin precipitación pero con toda la persistencia, la prudencia y la energía que sean necesarias para lograr justicia".

El 13 de enero de 1976 el gobierno Argentino solicitó a Gra n Bretaña el retiro de su Embajador señor DERICK R. ASHE. Al mismo tiempo dispuso que el Embajador Argentino en ese país Dr. MANUEL DE ANCHORENA permanezca en Buenos Aires hasta nueva orden. La medida obedeció a un mensaje del Canciller Inglés Sr. JAMES CALLAGHAN en el que califica de "esteril" a la disputa sobre la soberanía de las Islas. Con la partida del Embajador Británico el 19 de enero de 1976, las relaciones argentino-británicas entraron en un período de efectivo congelamiento.

El 3 de enero de 1976 el Jefe de Estado Argentino, presidió una reunión, donde se trató la disputa que Argentina mantiene con Gran Bretaña respecto a las Islas Malvinas y una Misión Económica encabezada por Lord SHACKLETON destinada a realizar un estudio sobre las perspectivas económicas de las Islas.

En la misma fecha arribó a Puerto Stanley a bordo del buque patrullero polar "ENDURANCE" Lord SHACKLETON, encabezando una misión económica. La misión incluía a expertos en indus-

trias laneras, perforaciones petroleras costa afuera, pesquería y finanzas. El desagrado del gobierno argentino por el envío de la Misión SHACKLETON a las Islas Malvinas, motivó el retiro del Embajador Inglés en Buenos Aires y el incidente protagonizado por el buque inglés "SHACKLETON" y el Destructor "AIMIRANTE STORNI". Con motivo de este incidente, tanto la Cancillería Argentina como la del Reino Unido, dieron a conocer sendos comunicados restando importancia al problema.

A fines de febrero nuestro Canciller realizó un viaje a los Estados Unidos, siendo en la oportunidad entrevistado por el Subsecretario Parlamentario del Ministerio de Relaciones Exteriores de Gran Bretaña, EDWARD ROWLANDS, para tratar que ambos países reanuden sus relaciones y continuar con las tratativas sobre las Malvinas, que habían quedado interrumpidas. La Misión SHACKLETON, que como consecuencia del incidente de los buques "SHACKLETON" y AIMIRANTE STORNI había quedado interrumpida, continuó con su cometido.

El informe que produjo la Misión, fue entregado al Canciller Británico el 17 de junio de 1976 y un mes después el gobierno inglés, dio a conocer su contenido, haciendo constar la recomendación de Lord SHACKLETON en el sentido de la cooperación argentina para la explotación de los recursos naturales existentes en la zona.

Otro de los acontecimientos importantes de los últimos tiempos, fue la visita que realizó a las Islas, el Subsecretario Parlamentario EDWARD ROWLANDS y la entrevista posterior que realizó en la Cancillería Argentina, que motivó la reanudación de las conversaciones sobre el problema, que se mantenían interrumpidas desde hace mucho tiempo.

La primera rueda de conversaciones se llevó a cabo en ROMA en julio del corriente año y no fueron demasiadas significativas. Estas conversaciones continuarán en fecha proxima.

La circunstancia de que en las Islas Malvinas puedan encontrarse cuencas petrolíferas redituales, acompañada por la falta de dicho hidrocarburo en las Islas Británicas, hace pensar que el Reino Unido difícilmente se desprenderá de esas islas, o que por lo menos lo demorará el máximo posible.

Si bien es cierto que ese país ha aceptado tratar el tema de la soberanía en Malvinas con el nuestro, lo ha hecho más que nada presionado por la UN, organismo que aconsejó varias veces dicho procedimiento.

No obstante, Gran Bretaña ha descubierto una vez más un inteligente procedimiento que evita el rápido desenlace asegurando su soberanía en las Malvinas por algunos años, dado que difícilmente los habitantes de las Islas, que son todos súbditos británicos, vayan voluntariamente a aceptar el cambio de soberanía.

En este aspecto, se considera que el gobierno inglés mantendría como condición indispensable para el traspaso de las islas la anuencia de sus habitantes, considerando que ello es caso imposible, la situación continuará en un statu quo que únicamente favorece a Inglaterra.

Dejar pasar el tiempo, no adoptando una decidida ofensiva ante los organismos internacionales puede crear problemas insolubles si en el futuro se llegara efectivamente a encontrar hidrocarburos rentables en Malvinas.

No obstante la firmeza con que debiera actuar nuestro país, se considera aconsejable hacerlo dentro del marco de las organizaciones internacionales, a fin de no producir situaciones conflictivas simultáneamente en varios frentes.

A pesar de no disponerse de fundamentos firmes, no debería descartarse sin embargo, que la actual etapa de nuestro conflicto con Chile, que tiene sus génesis en el laudo Británico y continúa siendo influenciado por hechos del mismo origen, pudiera tener como objetivo independizarse de Argentina para la explotación de las riquezas en el Atlántico Sur, para hacerlo apoyado en Chile y su pretendida expansión hacia el Este, por el Sur de la Isla de los Estados.

Durante los días 22 y 23 de febrero el Subsecretario de Relaciones Exteriores mantuvo conversaciones con el Ministro de Estado Adjunto del Canciller Británico, Sr. ALBERT ROWLANDS, en relación con las futuras negociaciones a entablarse con el futuro de las referidas Islas.

Las conversaciones en cuestión se caracterizaron por su intensidad y franqueza, aunque no exentas de dificultades y asperezas, y si bien no culminaron como se pretendía en un compromiso formal de iniciar negociaciones, permitieron un moderado avance y dejaron las puertas abiertas para un pronto entendimiento al respecto.

Uno de los aspectos más salientes lo constituyó la insisten-

cia de la Delegación Británica en tratar de disipar los lógicos recelos y la natural desconfianza argentina respecto de la honestidad de las intenciones británicas. En este sentido sus integrantes hicieron múltiples esfuerzos tratando de demostrarla con argumentos creíbles y aún a veces con otros que no lo eran tanto.

Tampoco escatimaron esfuerzos para convencer a sus pares argentios acerca de la oportunidad única que se presentaba para lograr un buen entendimiento favorable a los intereses de ambas partes. Inclusive insinuaron de alguna manera la mucha mayor facilidad que tendría nuestro país de entenderse con el actual gobierno británico (Laborista) a diferencia de lo que podría ocurrir con un futuro gobierno del partido opositor (Conservador).

Un primer aspecto positivo de esta ronda de conversaciones fue el desembozado reconocimiento británico de que uno de los dos elementos básicos de cualquier futura negociación debía ser el de la soberanía sobre las islas en cuestión. Esto ocurre por primera vez en la historia del más que secula r pleito. La sinceridad de esta actitud ha sido confirmada por las declaraciones oficiales formuladas por la referida Delegación al término de su viaje a Puerto Stánley y luego de su llegada a Londres, como asimismo por las declaraciones del Canciller Británico ante la Cámara de los Comunes donde, manejando el tema con extrema habilidad logró aparentemente conformar aún a la oposición, usando argumentos válidos e indiscutibles aunque sin poder renunciar al ya remanido "slogan" del derecho a la autodeterminación de los isleños. Comentarios periodísticos provenientes de Londres confirman también lo antes dicho.

Un segundo aspecto favorable fue la aceptación por parte británica de incluir en forma explícita a las Islas Georgias y Sandwich del Sur en el paquete a negociar. Esto también ocurre por primera vez.

Cabe también mencionar las referencias que hizo el señor ROWLANDS a sus esfuerzos personales para convencer a los isleños acerca de la necesidad de negociar con la Argentina en función de los propios intereses de los mismos.

Por último, y aunque ello resulta dudosamente creíble, debe destacarse lo expresado por el nombrado al Canciller en relación con el concepto de amplia cooperación económica en el Atlántico Sur Occidental, que según aquél no debía interpre-

tarse como una necesidad o apetencia británica en beneficio de la metrópolis tal cooperación, sino que la misma estaría únicamente inspirada en el propósito de contribuir al desarrollo y bienestar de los habitantes de la región, dado que seguramente Gran Bretaña se encontrará en una óptima situación económica para la próxima década y no requerirá de los recursos naturales de esta área para su evolución futura.

La real dificultad que se presentó en el curso de las conversaciones para llegar a un entendimiento formal respecto de la iniciación de las negociaciones radicó en el texto del compromiso a firmar. Gran Bretaña insistió en exponer en el mismo que las negociaciones sobre soberanía y cooperación económica constituían único tema en sí mismas. Nuestro país sostuvo, por el contrario, que debía indicarse que se trataba de dos negociaciones separadas aunque simultáneas. Las posiciones de ambos resultaron irreductibles y como consecuencia de ello no se firmó el acuerdo quedando la decisión de hacerlo sujeta a consulta de ambas delegaciones con sus respectivos gobiernos. No obstante ello, en los últimos momentos de las conversaciones, la delegación británica sugirió la posibilidad de formular una redacción de tipo general que subsanara los inconvenientes apuntados siendo esta línea la más prometedora para un acuerdo futuro.

Como ya se ha dicho antes, han quedado abiertas las puertas para un pronto entendimiento, a iniciativa de cualquiera de los dos gobiernos, a efectos de lo cual el nuestro ha ofrecido realizar una segunda ronda de conversaciones donde y cuando el Gobierno Británico lo prefiera. Existe una sensación de urgencia al respecto en nuestra Cancillería dada las aparentes condiciones favorables existentes.

b. Características del Area de Operaciones.

(1) Clima y Meteorología.

Cfr. COPIA EN ALE J. 13 CAP. 1

Dada su ubicación latitudinal y carácter insular, en las Malvinas impera un clima frío y netamente oceánico, y por lo tanto con temperaturas bastante uniformes.

Los días de calma son raros (1%) y los vientos dominantes provienen del sector suroeste, a noroeste, con velocidad media que alcanza a unos 17 Km/hora. Su dirección no incide notablemente en la temperatura, debido a la influencia reguladora oceánica antes mencionada. Lo contrario

ocurre en la costa patagónica en igual latitud y con similar isoterma, donde los vientos del oeste resultan muy fríos después de cruzar los Andes, el hielo continental surpatagónico y mas de 250 Km sobre la meseta.

Las aguas marinas, integrantes de la Corriente de las Malvinas, solo alcanzan a unos 5° C de temperatura, en tanto que en el Pacífico, sobre la costa chilena y a igual latitud, el agua llega a 8° C.

La precipitación pluvial es en Stanley de unos 650 mm. al año, distribuidos regularmente en cerca de 150 días. La época menos lluviosa es setiembre-octubre, con alrededor de 35 mm. por mes, mientras que en diciembre-enero supera los 70 mm. mensuales. También en este aspecto el clima difiere de Río Gallegos (290 mm.) y se asemeja a Ushuaía (662mm.).

Las nevadas son ligeras y no suelen persistir salvo en las alturas de las escasas montañas, pero pueden ocurrir en cualquier época. Se registran en unos 55 días al año.

La nubosidad es elevada, pués en todo el año no llegan a 20 los días con más del 50% de cielo despejado.

La humedad es normalmente alta, con porcentajes que llegan al 90% en julio y 75% en noviembre.

Con respecto a distintos puntos del archipiélago, existen ciertas variantes climáticas demostradas por algunos registros meteorológicos, que señalan mayor temperatura y menores precipitaciones en el oeste y sur, comparadas con lo verificado en Puerto Stánley.

Conocedores de la región opinan que ello estaría vinculado a la ubicación geográfica y a los vientos, posibilidad confirmada por el aspecto y composición de la vegetación y existencia de algunas plantaciones forestales.

Las islas participan de condiciones climáticas que son comunes a otras islas circunpolares australes, aunque modificadas por su ubicación geográfica particular.

Vientos y Tempestades.

La mayor probabilidad (y los más intensos) de vientos son los del 3° y 4° cuadrante. Los de menos probabilidad son los del Este siguiéndole los del SE y los del Sur.

Se puede decir que la zona es ventosa y medianamente tempestuosa. Los vientos predominantes del Oeste tienden a correrse hacia el SO en verano y hacia el NO en el invierno.

La intensidad media de los vientos es fuerza 5 a 6 para los 3° y 4° cuadrante y de 4 a 6 para los restantes. Los vientos duros son frecuentes sobre todo los del SW. El porcentaje de temporales (vientos fuerza 8 ó mayor) es alrededor del 10% a lo largo del año. Las noches son generalmente menos ventosas que los días.

El régimen de los vientos y frecuencias de temporales de las islas es válido para una zona de más o menos 200 millas alrededor de ellas. Más hacia la patagonia y hacia el N y E de las Malvinas los vientos predominantes son más o menos los mismos pero la frecuencia de temporales es menor, en cambio hacia el S es mayor. (Ver Anexo A).

Puede decirse que la zona de las Malvinas es ventosa y medianamente tempestuosa. El porcentaje de calma es muy reducido, 1% en la mayor parte del año y como máximo 2%.

Como consecuencia de los vientos, se encontrará en la zona de las Malvinas generalmente mar entre moderada y gruesa; con frecuencia de 3 a 5 veces por mes, mar arbolada y mar llana muy pocas veces. Los vientos más fuertes soplan en el mes de noviembre; el porcentaje de calma es del 1,3%.

Nubosidad - Nieblas - Cerrazones - Visibilidad.

La característica predominante en cuanto a nubosidad, es la de cielo cubierto. La media mensual es poco diferente para todos los meses, alrededor de los 7/10, algo más acentuada de mayo a julio.

Las nieblas están uniformemente repartidas en todo el año con una frecuencia de 4 días por mes. A los días de niebla hay que sumar las cerrazones - 54 días, de marzo a diciembre - chubascos de nieve y granizo. En verano su frecuencia máxima se produce alrededor de las 0400 horas y la mínima a 1300 horas; en invierno no se ha notado variación.

Puede esperarse que de marzo a diciembre habrá de 6 a 10 días por mes de tiempo cerrado o baja visibilidad, corres-

pondiendo el máximo a los meses de junio y julio pero de esos días hay que tener en cuenta que en algunos, la baja visibilidad será intermitente (chubascos de nieve y granizo). En enero y febrero pueden esperarse de 4 a 5 días de tiempo cerrado o visibilidad baja por mes.

Además, frecuentemente (16 a 21 días por mes) y debido a las lloviznas que suelen ser intermitentes, se tendrá visibilidad menor que la normal en forma generalmente discontínua. En cambio en los días despejados la claridad de la atmósfera es notable.

Los crepúsculos en verano son largos, siendo su duración de unas cuatro horas, pero la visibilidad se acorta rápidamente. Hay visibilidad regular hasta una hora después de la puesta y desde una hora antes de la salida. Los crepúsculos de invierno son mucho más cortos (50 minutos para el crepúsculo civil) y hay oscuridad total dos horas después de la puesta del sol y hasta dos horas antes de su salida.

En los meses de verano, el inconveniente de los tiempos cerrado y baja visibilidad queda compensado en parte con la larga duración del día y los crepúsculos. En cambio en invierno, ese inconveniente se agrava por la corta duración del día.

Temperatura y Precipitaciones.

Las heladas son frecuentes en invierno y se producen algunas veces en verano. El término de nevada es de 54 días por año: las mismas son frecuentes todos los meses, excepto de diciembre a marzo. Las lluvias son frecuentes. Llueve de 16 a 21 días por mes, pero nunca intensamente, sino en forma de llovizna. En Puerto Stanley llueve en forma considerable aproximadamente una vez por mes de noviembre a mayo y algo menos en los otros meses.

Temperatura del agua.

(Ver Anexo C)

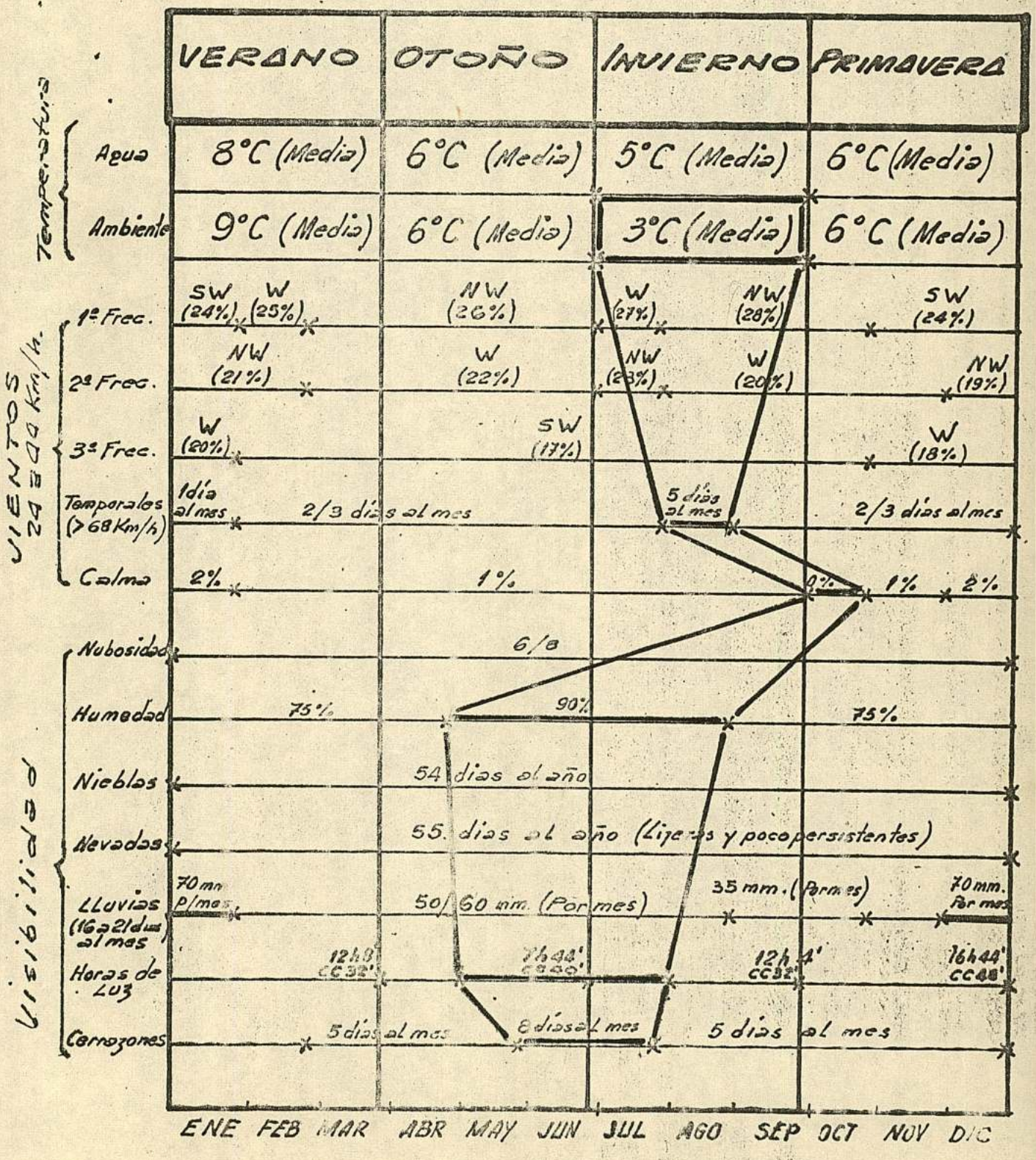
Presión Atmosférica.

(Ver Anexo C).

En conclusión, si bien las diferencias entre los distintos elementos que intervienen en el clima y meteorología no son notables, existe un período poco favorable para la ejecución de operaciones.

CLIMA Y METEOROLOGIA

RESUMEN DE LOS ELEMENTOS



(2) Hidrografía.

Corrientes y hielos.

Al Este del talud continental existen dos corrientes oceánicas que se desplazan en dirección opuesta, transportando grandes masas de agua de origen y características diferentes.

La corriente del Brasil: se origina frente al Cabo San Roque (Brasil), por desdoblamiento de la corriente Sudecuatorial, es el ramal meridional de la misma y transporta hacia el Sur aguas cálidas (temperatura superior a 20° C) y de alta salinidad (36%), con velocidades de 19 a 20 millas por día, que son algo mayores en su borde occidental. Desde la latitud 40° S hacia el S, disminuye rápidamente en intensidad y en profundidad de acción. Su borde meridional llega a las latitudes 40° - 50° S, donde al encontrarse con la corriente más poderosa del Cabo de Hornos cambia de dirección, orientándose hacia el Este. En todo su trayecto frente a la Argentina, la corriente del Brasil se mantiene muy al Este del talud, limitando hacia el W con las aguas de la corriente de las Malvinas.

La corriente del Cabo de Hornos: se origina en el pasaje Drake, al S del Cabo de Hornos y se desplaza hacia el NE pasando por el E de las Islas Malvinos hasta la latitud aproximada 49 S, donde bajo la acción de los vientos del W se orienta hacia el E, para cruzar el Atlántico conjuntamente con la corriente del Brasil. Transporta aguas subantárticas, templado-frías (temperatura de 5° a 8° C). El encuentro de las dos corrientes se traducen en una convergencia que se pone de manifiesto en la diferencia brusca de la temperatura del mar en superficie. El buque que la cruza registra un salto brusco de 3° a 4° C en una distancia de 10 a 30 millas. Valores extremos de 4° a 6° C son raros en dicha área, registrándose principalmente en el mes de mayo.

La corriente de las Malvinas: se origina en el borde norte de la corriente del Cabo de Hornos, aproximadamente a la altura de la Isla de los Estados, desplazándose por el W de las Islas Malvinas; cruza longitudinalmente la plataforma continental en su parte más ancha y aparece luego en el borde de la plataforma continental, llegando hasta la latitud 36° S y a veces hasta 35° S. Transporta hacia el N aguas subantárticas templado-frías, con velocidades de 13 a 15 millas por día, que disminuyen en su borde oc-

cidental. La presencia de esta corriente, cuya temperatura es de unos 6° C en el Sur y de 7° a 8° C entre las latitudes 37° - 35° S, tiene por efecto que las isotermas estén distribuidas casi paralelamente a la costa, presentándose en algunos lugares saltos repentinos de varios grados en pocas millas.

La zona de transición entre las aguas de la corriente de las Malvinas y la corriente del Brasil es muy clara, ya que la temperatura en superficie acusa saltos bruscos de hasta 10° C en 20 - 30 millas. La magnitud de estas diferencias en temperatura aumenta desde el S hacia el N, siendo de 10° a 12° C entre las latitudes 38° S y 35° S, destacándose especialmente durante el otoño e invierno. De este modo, un buque que navegue desde el E hacia la costa argentina cruzará sucesivamente las aguas de la corriente del Brasil, que corren hacia el S, luego las aguas de la corriente de las Malvinas, que se desplazan hacia el N, y por fin las aguas propias de la plataforma. Cada masa de agua tiene características especiales: la más evidente de todas es sin duda la temperatura del agua (unos 20° C en la corriente del Brasil y unos 6° a 8° C en la corriente de las Malvinas). Al mismo tiempo, la dirección de abatimiento del buque variará en función de la dirección de cada corriente que cruza sucesivamente.

Cabe destacar que las corrientes no mantienen en forma rigida su posición durante todo el año. Los límites se modifican a su vez, de modo que la posición de la convergencia meridional (entre) la corriente del Brasil y de la del Cabo de Hornos) y de la zona límite entre el borde occidental de la corriente de Brasil y el borde oriental de la corriente de las Malvinas, presentan oscilaciones de una estación a otra, y también de un año a otro.

En las aguas situadas al SE y NE de las Islas Malvinas suelen encontrarse, en algunos años, numerosos témpanos, transportados por la corriente del Cabo de Hornos. Trátase de témpanos que cruzaron la Convergencia Antártica, penetrando en las aguas subantárticas. Debido a su gran masa sumergida, su transporte se efectúa siempre al E del borde de la plataforma continental e insular. La irregularidad de su aparición obliga a navegar en estas áreas con precaución. (Ver Derrotero Argentino página 537).

Mareas - Amplitud de Marea:

Equinociales de perigeo:	1.53 en sicigias
	0.28 en cuadratura.
De perigeo	1.47 en sicigias

	0.37 en cuadratura
Medias:	1.22 en sicigias.
	0.61 en cuadratura.

Ver en el Apéndice N°), la representación gráfica del régimen de mareas en Puerto Stanley.

Descripción de la zona.

Los lugares de desembarco que han sido deducidos de la lectura de la cartografía disponible y por lo tanto revisten el carácter de tentativos (LDT) y se recalca que surgen de ese elemento de información "exclusivamente". (Ver Apéndice N°).

Costas del Sector Norte de la Isla Soledad.

Sector I: Ba. del Medio (Punta del Medio - Punta Correntada).

Bahía del Medio: Se abre entre Punta del Medio y Punta Correntada, 4 millas al SW de la primera; es también una bahía de sotavento, sus costas son acantiladas y bordeadas por cachiyuyos en su parte sudoccidental. El Canal Colón, que se abre al S de un agudo promontorio, unas 2½ millas al SSW de Punta del Medio, es navegable por embarcaciones de hasta 6 pies (1,8 m) de calado en una distancia de 1 a 2 millas, según se ha informado. En el lado Sur de entrada a la caleta se encuentra la playa de arena Paloma.

Tres colinas notables, conocidas con el nombre de Rincón de los Tres Picos, se encuentran al SW del Canal Colón, con elevaciones de 159, 161 y 168 metros, respectivamente.

Si no se tiene conocimiento de la zona, no deberá pasarse de las líneas que unen las puntas de entrada a la ensenada del Noroeste y Bahía del Medio, pues esas entradas no han sido examinadas. Se sabe que existen rocas y zonas de poca profundidad en ensenada del Noroeste y es posible que también las haya en Bahía del Medio, aunque ésta aparenta estar libre de peligros. Cabo Alto: Queda unas 19 millas al E de Cabo Leal. Entre ambos la costa entra ligeramente y se ha observado una corriente que tira sobre la misma.

A 4 millas al W de Cabo Alto se halla Punta León. A una distancia de 4 millas de esta punta se encontrarán profundidades de 40 a 45 brazas (73 a 82 m), fondo de arena fina de color verdoso con pequeños manchones negros, bajan-

do gradualmente a 12 brazas (21,9 m) en las proximidades de la costa.

Se denunció en 1953 que alrededor del Cabo Alto la costa queda 1½ milla más al S de lo que figura en la carta. Los vientos del Norte ocasionan mar gruesa frente a la costa Norte de la Isla Soledad.

Sector II: Eda. del Noroeste (Cabo Leal - Punta del Medio)

Cabo Leal: Es el extremo Noroeste de Isla Soledad y está situado unas 12 millas al NNE de la entrada N del Estrecho de San Carlos. Es la extremidad de un largo y angosto promontorio cubierto de pasto que alcanza una elevación de unos 55 metros, el cual se proyecta unas 8 millas al NW de la línea general de la costa y termina en peñascos de 20 metros; tiene la apariencia de un dedo redondo que apunta a roca Remolinos, el único serio peligro para la navegación nocturna en esas aguas.

Ensenada del Noroeste o Sucia: Entre Cabo Leal y Punta del Medio, situada 9 millas al S del primero; es una costa de sotavento y se ha informado que está sembrada de rocas y bajofondos; la playa Elefante, de unas 2 millas de longitud, se encuentra en su fondo. Sus aguas son sucias y mantienen esa condición hasta unas 2 millas frente a ella. La costa N de la bahía se levanta gradualmente hasta formar acantilados que alcanzan una altura de 38 metros un túmulo de piedra con una elevación de 35 metros de yergue próximo a la costa, unas 4 millas al SSE de Cabo Leal.

La costa Sur de la Ensenada del Noroeste está caracterizada por acantilados escabrosos de unos 50 metros de altura, interrumpidos solamente por las desembocaduras de dos ríos.

Una restinga de piedra se extiende aproximadamente un cable al NW a partir de Cabo Leal y desde ella se extiende cachiyuyo cerca de 1½ cable.

Unos 8 cables al WSW de Cabo Leal se halla el centro de un bajofondo rocoso cubierto de cachiyuyos, que aún no ha sido examinado y que tiene una extensión de 7 cables. Hay profundidades de 9 a 10 brazas (16,5 a 18,3 m) en el canal formado por el cachiyuyo que marca el citado bajofondo y el que señala la restinga del Cabo Leal; queda así pasaje seguro para embarcaciones pequeñas y para las que conozcan bien el lugar.

Sector III: Cabo Leal - Cabo Alto.

Islotes y peligros: La Roca Remolinos, a 4 millas al NW de Cabo Leal, tiene una elevación de unos 45 m. y es notable, semejando un buque a vela desde una distancia de 8 millas aproximadamente; parece tener un pequeño túmulo de piedra en su cumbre. La roca, que constituye un punto muy conspicuo al radar, es en apariencia bastante a pique pero como no ha sido reconocida se recomienda a los navegantes darle un resguardo no menor de 5 cables.

Entre Cabo Leal y Roca Remolinos existe una turbulenta Corriente, muy peligrosa para embarcaciones pequeñas. Un grupo de rocas se extiende una milla al W de una punta situada una milla aproximadamente al SW de Punta León; un cable al N de las mismas se encuentran profundidades de 10 brazas (18,3 m). Se ha informado que dichas rocas se extienden hacia el mar más de lo que muestra la carta.

Sector IV: Cabo Alto - Ba. del Oeste o del Aceite.

A siete cables al E de la Punta León Marino, situada unas seis millas al SE de Cabo Alto, hay varias rocas, una de ellas a flor de agua y las demás sumergidas.

La Punta León Marino divide en dos sectores al LDT (6), uno 1500 metros al W hacia Punta Verde y el otro casi 1700 metros al SE. LDT (7) Cormoran. Se extiende a través de 3400 metros desde la Caleta Brazo del Mar en dirección SSE (hacia la Isla del Centro en la Ba. del Oeste).

Sector V: Ba. del Oeste ó del Aceite.

Bahía del Oeste ó del Aceite: Está bahía cuya entrada queda a unas nueve millas al SE de Cabo Alto, es amplia, pero de difícil acceso, debido a que el canal de entrada es muy estrecho, y a la velocidad de las corrientes de marea, que sumergen el cachiyuyo y producen violentos escarceos en muchas partes del pasaje. Las profundidades son grandes y el fondo duro, por lo que difícilmente el ancla hace cabeza en caso de que sea necesario fondear. Unos dos cables y medio al WNW de la Punta Choza se halla una roca con menos de seis pies (1,8 m) de agua.

Hay cuatro establecimientos importantes en la ensenada, cuyas posiciones pueden verse en las cartas. Un depósito de lanas con un muelle, a lo largo del cual se sondan 12 pies (3,7 m), está situado en el lado N de la entrada a Rincón del Moro, caleta situada a cuatro millas al NW de Punta Frío e inmediatamente al S de Caleta Fangosa.

Dentro de Bahía del Aceite se abre la Bahía de la Maravilla, en cuyo interior se encuentran de W a E la Caleta Trullo, el Rincón del Picazo, el Rincón del Zaino, los esteros del Noreste y del Centro, la ensenada de Vuelta Perruca y otros brazos innominados que se encuentran al NE del Rincón del Zaino.

En el lado Sur de Caleta Trullo y a unas cinco millas al Sur de Punta Frío hay un establecimiento con un muelle para botes. Otro depósito de lana con su correspondiente muelle se halla en el lado oriental de una reducida caleta que está a unas cinco millas y media al SSW de Punta Choza.

La tierra de los alrededores de la ensenada es en general abrupta y cubierta de pasto, con dunas cerca del mar. El islote Cormorán, la isla del Centro y el islote Rata, situado a una milla y media al SSW de la anterior, está cubiertos de "tussock" y son empinados por arriba de la marca de la pleamar.

En el interior de la bahía del Aceite hay numerosas islas e islotes, tales como Oreja, Bobs, Alto y Verde, y mucho s peligros y rocas, algunas de las cuales están señaladas en las cartas de mayor escala.

Corrientes de marea: La corriente de vaciante alcanza en la entrada la velocidad de seis nudos. En el canal que corre al Oeste de Isla Centro la corriente de marea alcanza una velocidad aproximada de seis nudos y en el canal que corre por el E de la misma alcanza más o menos a cinco nudos, produciendo fuerte raz de marea al Norte de la Isla. Al E del Islote Rata la corriente de marea llega a obtener una velocidad de cinco nudos, originando un raz de marea no muy fuerte.

Precaución: Debe tenerse cuidado al pasar la entrada de la bahía del Oeste o del Aceite, pues la corriente de creciente se precipita fuertemente hacia adentro; además, los arrecifes que se extienden a lo largo de Punta León Marino y al NW de la Punta situada una milla tres cuatro al E de Cabo Frehel constituyen un peligro para los buques que tomen el pasaje. Se ha denunciado que las corrientes se invierten aproximadamente en las horas de bajamar y pleamar en la playa.

Derrota: Fondeadero: El mejor momento para entrar en la Bahía del Oeste es la bajamar o el primer cuarto de la creciente, y para salir, el último cuarto de la vaciante.

El paso recomendado se encuentra al W de roca del Medio, que está a flor de agua, a una milla y media al SW de Punta Choza, y de allí hacia el W de Isla del Centro. Una barranca baja, abierta de la Isla del Centro y situada al SW de las angosturas, sirve de guía para dejar clara la roca del Medio. Después de pasar la isla del Centro, hay más lugar para maniobrar y se puede encontrar fondeadero en la boca de la laguna, situada a tres millas tres cuarto al SW de Punta Choza, en siete brazas (12,8 m), buen tenedero, pero cuya profundidad disminuye repentinamente a 2 y 3 brazas (3,7 y 5,5 m). Salvado el Canal de acceso, el puerto es amplio y libre de peligros fuera del cachiyuyo. Se hallará fondeadero seguro en cualquier parte conveniente del puerto. Casi todos los peligros son visibles y la fuerza de las corrientes de marea es insignificante en todas partes, salvo en el canal y entre algunas islas donde rara vez alcanzan de 1½ a 2 nudos. No se recomienda el canal que pasa por el E de la Isla del Centro pues tiene menos agua que el del W y, como el fondo es de arena, los peligros no están balizados por cachiyuyos. El canal al E del islote Rata tiene agua más profundas que el del lado occidental; las corrientes de mareas son ligeramente más sensibles.

Entre Punta Choza y Punta Cabra se extienden dos sectores de playa, LDT (8) de 1000 metros aproximadamente cada uno en dirección general N-S y paralelo al canal de acceso.

Sector VI: Punta Choza - Punta Aguila.

Cabo Frehel: Peligros: Cabo Frehel queda unas dos millas al ENE de Punta Choza. Una punta situada a una milla tres cuarto al E de este cabo despide una restinga de unas dos millas un cuarto hacia el NW, con una roca que emerge cerca de su extremo. Desde otra punta, situada una milla y media más al E de la anterior, se extiende un arrecife de una milla hacia el NW.

Promontorio Lamadrid y Cabo Corrientes: El primero está situado diez millas y media al E de Punta Choza; el segundo, de unos 45 m. de altura, se halla seis millas más al SE. Ambos son acantilados y entre ellos hay una punta saliente con unas pequeñas rocas que pueden claramente distinguirse navegando cerca de la costa.

Se ha denunciado (1953) que el promontorio Lamadrid está ubicado aproximadamente una milla más al N de su actual situación en la carta. Puede barajarse Cabo Corrientes a una milla de distancia.

Bahía Vaca: Queda entre Cabo Corrientes y una punta situada dos millas y media al SSE. Puede ser identificada por su playa blanca arenosa y por el terreno escarpado de los contornos del Cabo. Una restinga se extiende alrededor de Cabo Corrientes, desde una distancia de siete cables casi hasta el fondo de la Bahía; la punta Sudeste de la entrada a la Bahía despide igualmente otra restinga hasta unos seis cables. La Bahía presenta un fondeadero en siete a ocho brazas (12,8 a 14,6 m), fondo de arena, pero es abierto hacia el E.

A siete millas al SE de Cabo Corrientes se encuentra Punta Voluntario fuera de la cual se extiende hasta una milla al E una cadena de islotes rocosos.

Roca Urania: Se halla alrededor de dos millas al E de Punta Voluntario. Deberá darse un resguardo de dos millas a los islotes que se extienden fuera de esa punta para evitar esa roca. Con viento del W el mar raras veces rompe sobre ella; no está señalada por cachiyuyo.

Manteniendo el Cabo Corrientes en una marcación de menos de 305°, hasta marcar el monte Bajo a los 228°, o de noche, marcando el foro de Cabo San Felipe a más de 198°, un buque pasará casi a dos millas o mas fuera de la Roca Urania y podrá entonces poner proa al Monte Bajo, el más oriental de los montes altos de la isla, situado unas ocho millas y medias al SSW de Punta Voluntario. Este monte puede ser visto fácilmente en noches claras desde el N de la punta mencionada. Su cima, de 265 metros de altura, forma dos picos, descendiendo paulatinamente el terreno desde el más oriental de ellos hasta la punta que separa la Bahía de la Anunciación del Puerto Guillermo.

LDT (9) Armandito: Se inicia 1400 metros al E del Cabo Frehel, extendiéndose 1100 metros en el fondo de la Bahía Maravilla.

LDT (10) Laguna Corrientes: Se extiende unos 2200 metros en dirección general NN)-SSE hacia Cabo Corrientes.

LDT (11) Bahía Vaca: Se extiende 1600 metros y está situada en el fondo de la Bahía Vaca.

LDT (12) Voluntario: Tiene una extensión de 3000 metros.

LDT (13) Barra: Tiene una extensión de 1400 metros.

Sector VI: Ba. de la Anunciación (Punta Aguila-Isla Celebroña).

Bahía de la Anunciación: Se abre entre Punta Aguila, situada unas dos millas al WSW de Punta Voluntario, e isla Celebroña, unas cuatro millas y media más al S. Se extiende alrededor de 16 millas hacia el W y termina en tres excelentes fondeaderos: Puerto Johnson, Puerto Soledad o Rada Ciervo y Puerto Luis.

A una milla un cuarto al NW de la Isla Celebrona y a tres cuarto de milla de la costa queda la Isla Pájaros, de 21m. de altura. En 1953 se informó que esta isla queda unos cuatro cables al E de la posición señalada en la carta.

Después de pasar Punta Aguila, que despide un arrecife por más o menos media milla, si se exceptúa una roca a flor de agua situada 1½ cable al S de Punta Mono en el lado N de la Bahía y 7½ millas al W de Punta Aguila, la Bahía está libre de peligros hasta las rocas León Marino, que quedan ocho millas tres cuarto al W de Punta Aguila y una milla al ESE de la angostura Punta Duclos, situada entre puerto Johnson y Rada Ciervo.

La extremidad E de la Isla Larga se encuentra una milla y media al SSW de Punta Duclos. Un bajofondo rocoso, con profundidades de cuatro a seis brazas (7,3 a 11m) y una roca con dos brazas y media (4,6 m) están situados a tres cables y a tres cuarto de milla al NE de dicha extremidad, respectivamente.

Puerto Johnson: Situado en el rincón Noroeste de la Bahía de la Anunciación; su entrada, entre Punta Duclos y Punta Lamarche, una milla un cuarto al E de la primera, tiene un ancho de seis cables y medio entre los bancos de cachiyuyo que hay en 5 a 6 brazas (9,1 a 11 m) de agua y que señalan claramente los límites del canal. A la altura de la Punta Lamarche el cachiyuyo se extiende a larga distancia. En el medio del puerto, más o menos a tres cuarto de milla al W de esa misma punta, puede verse el manchón de un bajofondo rocoso señalado por cachiyuyo, que hace disminuir el ancho del pasaje a unos tres cables.

Las costas de este puerto están rodeadas por un banco rocoso, que se extiende en algunas partes hasta media milla de la costa. La Ensenada Chabot, en cuyo costado Nordeste hay un pequeño establecimiento con un muelle, es poca profunda y forma el brazo Noroeste del Puerto Johnson.

La Caleta Magallanes, bordeada por un banco que se extiende hasta tres cables de la costa, se encuentra en la parte Nordeste del puerto.

Puerto Soledad o Rada Ciervo: Está situado entre el costado Sur del promontorio que tiene a Punta Duclos como extremidad E, y el islote Turba e isla Chancho; dicho islote queda dos millas al WSW de Punta Duclos y despide rocas que afloran, dos cables y medio al NW y dos cables al W y al E.

La Isla Chancho queda al W del Islote Turba. Afloran algunas rocas hasta un cuarto de milla al N de ella; hay otras que también afloran tres cables al WSW de la punta situada en la costa Norte, unos siete cables al W de Punta Duclos. Finalmente otra roca que emerge en un manchón rocoso aislado, queda más o menos a una milla y media al W de la misma punta. Todos estos peligros están señalados por cachiyuyos.

La Caleta Bougainville está situada en la extremidad Noroeste de la Rada Ciervo.

Puerto Luis: Situado en la extremidad occidental de la Bahía de la Anunciación, tiene su entrada entre la Isla Larga al S, y el islote Turba e Isla Chancho al N; pero dos manchones rocosos, uno en el medio del canal y otro unos cuatro cables al NNE de la extremidad W de la Isla Larga, estrechan el canal hasta alcanzar éste un ancho mínimo de más o menos un cable. Este puerto es casi cerrado y se halla bordeado por un banco, que se extiende en partes hasta media milla de la costa. Hay un manchón rocoso, a una milla y media al W de la extremidad W de la Isla Larga, en el que afloran algunas rocas.

La entrada al Carenero, que es una extensión de agua, de forma circular, con tres pies (0,9)m de profundidad, tiene más o menos medio cable de ancho y queda en la parte Norte del Puerto Luis. Hay un establecimiento en la margen NW de la laguna.

La entrada al Puerto Duperrey, que es un abra pequeña e irregular, con profundidades de tres pies (0,9m) a tres brazas (5,5m) tiene un ancho de más o menos medio cable y queda en la parte Sudeste del Puerto Luis. Hay un establecimiento en el fondo del brazo oriental de este puerto.

Derrota a la Bahía Anunciación: Fondeaderos: El acceso puede efectuarse de noche si se ha localizado la entrada antes de oscurecer; ningún buque debe internarse de noche hacia el W hasta la altura de las Rocas León Marino, porque éstas no son visibles, y además porque al E del meridiano de estas rocas se puede fondear en cualquier parte,

en profundidades de 10 a 20 brazas (18,3 a 36,6m).

Hay un fondeadero en 5 a 6 brazas (9,1 a 11 m) de agua, fondo de fango, en Puerto Johnson, fuera de la Caleta Magallanes. En Puerto Soledad o Rada Ciervo ofrece a la altura de la Caleta Bougainville mejor fondeadero que Puerto Johnson para buques grandes, ya sea frente a dicha caleta o bien en profundidades de 4½ a 6 brazas (8,2 a 11m) en cualquier parte de la rada. El mejor lugar se halla entre la Isla Chanco y la costa Norte.

En el Puerto Luis los lugares más convenientes para embarcaciones de poco calado se hallan a un cuarto de milla al S del Carenero, en tres brazas (5,5m) de agua, o más al S, en 3½ a 4 brazas (6,4 a 7,3 m) de agua.

LDT (14) Puerto Duperrey: Longitud 1500 metros.
LDT (15) Bahía Uranio: Longitud 2500 metros.

Sector VIII: Puerto Stanley (Isla Celebroña - Punta Lago).

(Ver Derrotero Argentino - Tomo III - Página 547/552).

LDT (16) Cocina del Infierno: Longitud 500 metros.
LDT (17) Cueva de la Liebre: Longitud 400 metros.
LDT (18) Celebroña: Longitud 1100 metros.
LDT (19) Comprendida entre Faro San Felipe y Punta Artillería: Longitud 5700 metros.
LDT (20) Ba. Cristina: Longitud 750 metros.
LDT (21) Balanceo: Longitud 1100 metros.
LDT (22) Punta Felipe: Longitud 500 metros.

Sector IX: Ptos. Enriqueta - Fitz Roy - Agradable (Pta. Lago - Pta. Zorro).

(Ver Derrotero Argentino - Tomo III - Páginas 553/558).

El más occidental y alto de estos picos, el Cerro Kent, se encuentra seis millas al NW de Punta Escarpada y mide 468 metros de altura; marcado a los 336°, conducirá directamente a la entrada de Puerto Agradable, dejando al E la extensa zona de cachiyuyo al S de la Rada Agradable.

El mismo monte, marcado a los 303°, conducirá directamente a la extremidad del cachiyuyo que está por fuera de la Isla del Este, y una vez cerca, el mismo servirá de guía para tomar cualquiera de los canales de Puerto Fitz Roy.

La mejor derrota para entrar a este puerto, viniendo desde el E, es por el N de todos los manchones de cachiyuyos comprendidos entre las Puntas Playa y Escarpada, manteniendose cerca del que se extiende desde la costa, donde el pasaje tiene una anchura mínima de aproximadamente un cuarto de milla; pero si el viento sopla con fuerza del S, será conveniente pasar al S de todos los cachiyuyos y gobernar en demanda del manchón grande que se extiende casi a una milla de la extremidad oriental de la Isla del Este. Siguiendo el veril Norte de aquél se irá directamente al Puerto Fit Roy; pero cuando se esté por el través de la isla habrá que gobernar hacia la costa Norte del canal, pasando cerca y al S del manchón grande cachiyuyo situado al NW de la barra y entre los dos canales.

Rada Agradable: Situada al S del Puerto Agradable: Se entra en ella pasando entre la punta del mismo nombre y la Punta Bote, a más o menos dos millas tres cuarto al SW. La rada está bien abrigada desde el S y SE por un lecho de cachiyuyo que se extiende tres millas al E de Punta Bote y tiene dos millas y media de ancho. En él emergen las tres pequeñas islas Cachiyuyo, a una distancia de más o menos una milla de la costa, y la Roca Bote, cerca del extremo Norte de este cachiyuyo y a casi tres cables y medio al E de la Punta Bote. La rada está abierta a los temporales del NE, pero éstos no son frecuentes; el tenedero, de arena sobre arcilla consistente, es bueno.

Puerto Pacheco o Laguna Cachiyuyo: Es poco profundo y se forma al SW de la Rada Agradable; tiene dos entradas, una a cada lado de la Isla Quemada, cuya extremidad SE, punta Quemada, queda más o menos dos millas y media al SW de la Punta Bote. Ambas entradas, sin embargo, están bloqueadas por cachiyuyos que se extienden a casi dos millas de la costa y es una prolongación del manchón grande que se encuentra al S de la Rada Agradable.

LDT (23) Ruta Agradable: Longitud 1200 metros.
LDT (24) Bertha: Longitud 5200 metros.

Sector X: Seno Choiseul (Pto. Darwin).

(Ver Derrotero Argentino - Tomo III - Páginas 559/561).

Seno Choiseul: Se entra al Seno Choiseul entre la Punta Zorro, a unas cinco millas tres cuarto al WSW de Punta Quemada y la Isla Phillimore, unas tres millas y media al SSW; el seno se estrecha gradualmente hacia su fondo.

Está sembrado de islas que forman fondeaderos bien abrigados para buques pequeños. Varios peligros existen en él, pero todos están señalados por cachiyuyos y sus posiciones se ven mejor en la carta.

Hay numerosas ensenadas y caletas, en muchas de las cuales las embarcaciones de poco porte pueden permanecer con seguridad. El fondo es de fango, pero está cubierto, por lo general, de conchilla y algas, debido a lo cual el escandallo no saca muestra, dado así la apariencia de un fondo rocoso.

Las costas son bajas y entrecortadas por numerosas hondonadas que dan paso a pequeños cursos de agua, de los cuales muchos se secan en verano, especialmente los situados en el costado Sur. No hay pantanos, excepto en los fondos de los valles.

Sector XI: Sector Occidental (Punta Correntada - Canal Brenton).

La Punta Correntada, sobre la costa oriental del Estrecho de San Carlos, forma la Punta NE de entrada del mismo y además la Punta W de entrada de la Bahía del Medio. Entre la Punta Correntada y el elevado promontorio Güemes, situado unas tres millas y media al SSW, la costa se eleva gradualmente, con peñascos acantilados de unos 105 metros de altura al W del promontorio; los peñascos se hallan interrumpidos aproximadamente a media distancia de este tramo de costa por una ancha playa de arena, frente a la cual hay fondeadero dentro del cachiyuyo, para embarcaciones del tamaño de una pequeña goleta. El promontorio Güemes presenta dos cúspides, de las cuales la del NE, situada casi media milla tierra adentro, es conspicua y se eleva a 240 metros de altura.

La Isla Güemes, angosta y con dos proyecciones semejantes a dos muelles en su parte Norte, está situada aproximadamente a dos millas un cuarto al SE del promontorio Güemes entre ellos hay otro morro. La Bahía entre este último y la isla es conocida bajo la denominación de Puerto Güemes.

Algunas rocas a flor de agua, señaladas por cachiyuyos, existen aproximadamente un cable al W de la isla, con fondo sucio entre ellas. El extremo oriental de la isla esta unido a la tierra firme mediante una restinga rocosa que descubre en bajamar.

La entrada al puerto y brazo San Carlos se halla situada entre la Isla Güemes y la Punta Chancho, extremo N de un promontorio en la parte E del Estrecho de San Carlos, situado aproximadamente una milla y media al SW de la isla. El tramo de la costa entre la Punta Correntada y el promontorio en el cual está situada la punta Chanco, da excelente eco radar a los buques que navegan por esa zona de noche o con baja visibilidad.

El Puerto San Carlos es amplio y seguro, libre de peligros que no sean los registrados en la carta. El río del mismo nombre desemboca en el fondo del puerto y es navegable para pequeñas embarcaciones en un trecho de tres o cuatro millas y para botes hasta unas seis millas. En sus orillas podrán cazarse gansos, agachadizas y cercetas; la pesca es abundante.

La Caleta Carena, en el lado N del fondo del Puerto San Carlos, ofrece buen varadero para buques.

La población del Puerto San Carlos está situada en la costa W de la Caleta Carena. Hay un muelle de unos 23 metros de largo, con 16 pies (4,9 m) de profundidad en su costado. Un buque de 60 metros de eslora puede amarrarse en el muelle, asegurando su proa y su popa en dos bitas. Hay toma para agua; existe comunicación telefónica con Puerto Stanley. Los buques que se internen en la parte interior del Puerto San Carlos no deben hacerlo más hacia el E de la Punta Hospital, aproximadamente una milla un cuarto al SE de la Isla Güemes, a menos que tengan conocimientos locales.

Hay buen fondeadero en la bahía al N de la Isla Güemes, conocida con el nombre de Puerto Güemes, en 7 a 14 brazas (12,8 a 25,6 metros) de agua y fondo de fango. Un buque pequeño podrá fondear frente al muelle en la Caleta Carena, puesto que las márgenes del río caen a pique pero no se recomienda que el buque pernocte allí, debido a que el fondo es rocoso, con una profundidad de 12 a 15 brazas (21,9 a 27,4 m) y el tenedero es malo.

El Puerto Nuevo ofrece fondeadero en cuatro a seis brazas (7,3 a 11 metros) de agua, sobre arcilla dura, bajo una superficie de arena, hacia el costado W, cerca de una pequeña caleta a más o menos una milla de la punta exterior. Buen ancladero se encontrará también en el brazo San Carlos en 4 y 14 brazas (7,3 y 25,6 m) de agua. El mejor fondeadero en el Puerto Sussex está en 4 a 5 brazas (7,3 a

9,1 m) de agua sobre fondo de fango duro, más allá de la punta rocosa y chata del costado S a más o menos una milla y media adentro de la entrada, pero se ha informado que hay menos agua que la que figura en la carta.

El brazo San Carlos se abre entre Punta Chancho y Punta Hospital; su dirección es hacia el SSE por unas cinco millas entre costas escarpadas, formadas en tramos por acantilados rocosos, que se levantan formando colinas que alcanzan alturas de 180 a casi 280 metros a unas tres cuarto millas tierra adentro. En el fondo del brazo hay otros dos de poca profundidad, entre los cuales se halla construida una casa grande pintada de blanco, muy notable.

No se conocen peligros más afuera de dos cables de la costa en la parte principal del brazo, pero dentro de una distancia de una milla del fondo, las profundidades no alcanzan 18 pies (5,5 m); un bajofondo en el cual emerge una roca que descubre un metro y medio está situado a dos cables de la costa W y como a nueva cables del fondo del brazo.

En la costa W se halla la Bahía Ajax; como a tres millas dentro de la entrada del brazo hay un establecimiento con un muelle y una planta frigorífica. La población de San Carlos está situada en la costa NE de la Bahía Bonner, en el costado E del brazo San Carlos, aproximadamente a una milla y media al SE de la Bahía Ajax; hay un muelle utilizado por las embarcaciones locales. Hay comunicación telefónica con Puerto Darwin. Las profundidades en esta bahía no alcanzan a 18 pies (5,5 m).

Puerto Sussex: Situado en la Bahía de Ruiz Puente, a ocho millas hacia el S de la entrada al Puerto San Carlos, es bueno para pequeños barcos. Hay toma para agua; existe comunicación telefónica con Puerto Stanley. Existe un pequeño manchón de cachiyuyo aproximadamente media milla al W de la Punta SE de entrada, con cuatro brazas (7,3 m) de agua. En la costa N del Puerto Sussex, y como a una milla dentro de la entrada hay una casa conspicua.

Caleta Brenton, más o menos a dos millas hacia el S de la punta SE de entrada al Puerto Sussex, tiene un acceso angosto y en él se sienten fuertes corrientes de marea. Está bien protegida, pero obstruida por rocas y bajofondos siendo de utilidad sólo para pequeñas embarcaciones, con conocimiento local. Casi se une con el seno Choiseul, del que está separada por una faja angosta de tierra.

LDT (25) Rincón: Longitud 1300 metros.

Costas del Sector Sur de la Isla Soledad

(Ver Derrotero Argentino - Páginas 562 a 568 inclusive)

Lugares de Desembarco:

Monte de Arena:	400 metros.
Vampiro:	450 metros.
La Arenosa:	1600 metros.
Negra:	1700 metros.
Dos Lomas:	1600 metros.

Costas del Sector Isla Gran Malvina.

(Ver Derrotero Argentino - Páginas 580 a 604 inclusive).

Lugares de Desembarco.

Campo Sur:	700 metros.
Punta Torre:	1500 metros.

Estrecho San Carlos

(Ver Derrotero Argentino - Páginas 570 a 575 inclusive)

Obstáculos Naturales:

Advertencia: En el transcurso de temporales de mucha duración del SE, y después de los mismos, cuando una mar gruesa rompe en las costas del S y SE de las islas Malvinas, se establece una fuerte corriente hacia el NW, a la que se ha atribuido la pérdida de varios buques en la vecindad de Punta del Toro. Los buques que vienen de Cabo de Hornos con intención de avistar la Isla Beauchene, deberán tomar un debido resguardo a la posible corriente que los abatirá de 20 a 30 millas por día hacia el NW.

Los buques a vapor que permanezcan cierto tiempo en los puertos de estas islas necesitarán efectuar diariamente la limpieza de sus condensadores, ya que en los tubos se introducen pequeños crustáceos de la familia de los cangrejos, que sirven como alimento de las ballenas. Se ha informado que los inconvenientes más serios ocurren de noche estimándose probable que dichos crustáceos sean atraidos por las luces brillantes de cubierta; los trastornos disminuyen a medida que esas luces se reducen.

Arrecife Aguila:

Unas 120 millas al W de las Islas Malvinas se ha denunciado la existencia dudosa de una roca que ofrece peligro, sobre la que se sondan menos de 6 pies (1,8 m) de agua; se la conoce con el nombre de Arrecife Aguila. Su posición supuesta sería: Lat. 52° 10' S, Long. 64° 37' W.

Cachiyuyo: Al aproximarse a cualquier parte de las Islas Malvinas, y especialmente cuando se entra en un puerto, se tendrá cuidado de evitar el "cachiyuyo fijo", o algas marinas que crecen en casi todas las rocas cubiertas por el mar y no muy lejos de su superficie. Cuando las hojas superiores y los tallos flotan en el agua, indican un peligro oculto, casi como si fueran una boya. Cuando se ven largos tallos cubiertos de hojas, cabe suponer que están adheridos a lugares rocosos o a grandes piedras.

Al pasar a barlocorriente de manchones o campos de cachiyuyos, es decir, al pasar por el lado desde donde los tallos son arrastrados y alejados por las corrientes, se procurará hacerlo a una buena distancia del lugar, pues la única parte que se exhibe cuando la corriente de marea es fuerte queda a un costado y no sobre las rocas. Donde las corrientes de las mareas son muy fuertes, ese cachiyuyo desaparece bajo el agua y no sirve de advertencia. Si en medio de un manchón de cachiyuyo fijo se observa un espacio libre, es por lo general indicio de que allí hay menos profundidad. Por lo común el peligro se evitará esquivando los cachiyuyos, pero no por esto debe dejarse de atender a la sonda, pues aquella regla puede a veces fallar. Cuando no se haya logrado entrar con luz del día a un puerto que carece de balizamiento, deberá el buque mantenerse fuera del mismo, ya que el cachiyuyo será entonces el único guía seguro para el acceso. Los cachiyuyos a la deriva, o los que flotan en la superficie del mar sin estar adheridos a alguna roca o piedra, pueden ser reconocidos casi siempre por su aspecto irregular y apiñado.

Conclusiones Hidrográficas

Corrientes y Hielos:

La zona del objetivo está afectada por las corrientes del Brasil, del Cabo de Hornos y de Las Malvinas y por predominio claro de estas dos últimas hace que las aguas en el archipiélago tengan una temperatura uniforme y fría. Favorece la navegación en la dirección general Sur - Norte. Habrá tempanos aislados durante todo el año, en particular en el sector E del archipiélago debido a la influencia de la corriente del Cabo de Hornos; se presentan irregularmen-

(3) Topografía.

Sistema de alturas y desagües.

El relieve es relativamente poco accidentado y en él alternan llanuras y montañas desgastadas de perfiles redondeados.

Las colinas son poco elevadas, no sobrepasando las mayores de ellas los 700 metros y su altura media puede calcularse entre los 450 y 600 metros.

Las partes positivas del relieve suelen corresponder con afloramientos rocosos, en su mayor parte culminados por crestones casi verticales.

Los sectores bajos están cubiertos por mantos de trozos arrastrados de rocas y rodados, incluídos en un sedimento

te y obligarán a tener precauciones en la navegación.

Mareas

Pese a su reducida amplitud origina corrientes interiores que pueden alcanzar valores significativos en caletas, estrechos y canales; puede citarse como ejemplos en San Carlos cuatro nudos y en la bahía del Aceite o del Oeste hasta seis nudos, pudiendo afectar la navegación de embarcaciones menores.

Sector de las Costas.

El archipiélago es un conjunto de más de 230 islas e islotes y de una configuración irregular, dentada y con numerosas caletas, bahías y canales. Se han localizado, por la carta, 25 LDT en el sector Norte de la Isla Soledad, 5 en el Sur y solo dos en la Isla Gran Malvina.

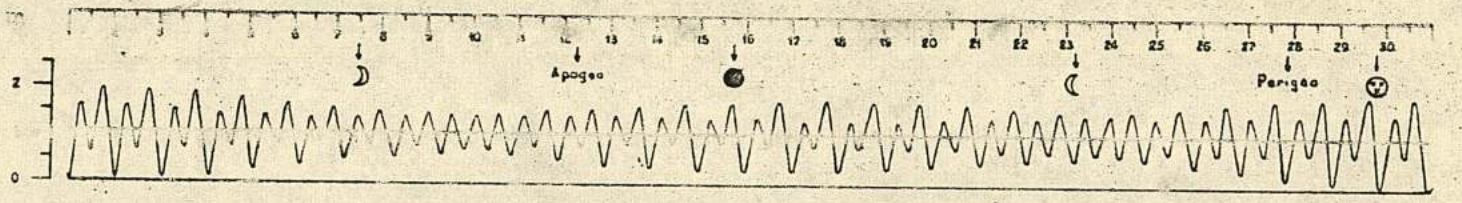
Obstáculos Naturales.

Existen numerosas rocas que harán tener especiales cuidados en la navegación.

El cachiyuyo, presente en casi todo el archipiélago, crece en casi todas las rocas cubiertas por el mar y no muy lejos de su superficie y se lo puede considerar como verdaderas boyas, por lo que se tendrá especial cuidado en la navegación.

ANEXO A

PUERTO STANLEY - ARGENTINA -



Representación gráfica del régimen de marea de este lugar.

de fondo de pantano y coronados por varias capas de materiales orgánicos que constituyen el suelo.

Las mayores elevaciones se encuentran en la Isla Gran Malvina, en cuya porción Norte está situado el Monte Adam, que con 690 metros es el más alto del archipiélago. Casi a la misma latitud se levanta al E, cerca del Estrecho de San Carlos el Monte María con 670 metros y al W el Monte Beaufort con 680 metros.

En la Isla Soledad las alturas mayores son las del Co. Usborne con 684 metros y Co. Wickham con 605 metros. En las islas no hay glaciares, si bien pueden verse nieves más o menos persistentes en las cumbres. Desde el punto de vista estructural puede reconocerse un plegamiento que sigue la dirección E - W en la parte N de las islas principales y luego N - S en forma más o menos paralela al Estrecho de San Carlos en la costa E de la Gran Malvina.

En la parte S de la Isla Soledad, al S de la Bahía de Choiseul, se extiende la gran planicie de Lafonia, que rara vez sobrepasa los 30 metros sobre el nivel del mar, y donde se encuentran muchas pequeñas depresiones lacustres rellenadas con limos y arcillas de fondo de pantanos. La Isla Gran Malvina, es una planicie accidentada en la que aparecen esparcidas colinas y lomas.

Una formación curiosa de las Malvinas es la que constituyen enormes bloques de cuarcita, más o menos alineados, como si fueran caminos o ríos, a los que se ha dado impropiamente el nombre de "ríos de piedra".

Las Malvinas se caracterizan por la elevada cantidad de pequeñas corrientes superficiales de corto recorrido, y por la escasa variación de sus caudales a lo largo del año.

Puede decirse en general que no existen pérdidas significativas en las aguas superficiales por filtraciones ya que las dificultades en el drenaje están relacionadas con la producción de turba característica de las islas.

Dentro de la Isla Soledad desde el punto de vista hidrográfico (ríos) podemos dividirla en dos partes N y S unidas ambas por el istmo de Darwin - Goose Green.

Región Norte

Cuenca N° 1

Constituida por las corrientes de desague hacia el W, N y E de las alturas Wickham.

Las que desaguan hacia el W (Estrecho de San Carlos).

-Río San Carlos.
- Arroyo Head of the Bay.
-
Las que desaguan hacia el NW.

- Arroyo Smyllie.
- Arroyo Swan Pond.

Las que desaguan hacia la cuenca interior (sin salida al mar, del pantano Elephant Beach). El principal es el Arroyo Green Pass.

Las que desaguan al Extremo N.

- Arroyo North Pond.
- Arroyo White Ridge.

Las que desaguan hacia el N. Zona de Puerto Salvador.

- Arroyo Sabruno.
- Arroyo King's.
- Arroyo Queen's.
- Arroyo Angelina.
- Arroyo Pedro.
- Arroyo Malo.
- Arroyo Rumford.
- Arroyo Estancia.

Las de la Península de San Luis que desaguan hacia el N.

- Arroyo Campamenta.
- Arroyo Black Rock.
- Arrollo Dutchman's.

Las que desaguan hacia el E de las alturas Wickham.

- Río Murrell.
- Arroyo Moody.
- Arroyo Mullet Creek.

Cuenca Nº 2

Constituida por las corrientes que desaguan hacia el S de las alturas Wickham.

Las que desaguan hacia el SW (sobre el Estrecho de San Carlos).

- Arroyo Burntside.
- Arroyo Teal Creek.

Las que desaguan en la caleta Swan Inlet.

- Río Swan Inlet.
- Arroyo L'Antiosa.
- Arroyo Swan Inlet Ditch.

Las que desaguan hacia el E.

- Río Fitz Roy.
- Arroyo Peak Stream.
- Arroyo Peat Stack.
- Arroyo Cómoda.
- Arrollo Bertha Ditch.

Región S Lafonia.

Cuenca Nº 1 (integrada por los cursos de agua que desaguan en el Estrecho de Choiseul).

- Arroyo Orqueta.
- Arroyo Sarny's Creek.
- Arroyo Aprow Harbour.

Cuenca Nº 2 (las que desaguan en la Bahía Low y Estrecho Adventure (Bahía del Laberinto).

- Arroyo Snipes.
- Arroyo Trap House.
- Arroyo Deep.
- Arroyo Halfway House.
- Arroyo Peat Banks.
- Arroyo Mappa Big.
- Arroyo Green Pass.
- Arroyo Cart.

Cuenca Nº 3 (las que desaguan en la Bahía de Harbours).

- Arroyo Sand Pond.
- Arroyo Swan Pond.
- Arroyo Cook House.

Cuenca Nº 4 (las que desaguan en el Estrecho San Carlos)

- Arroyo Swamp.
- Arroyo Fresh Walter.
- Arroyo Ruggles.

Dentro de la Isla Gran Malvina se pueden considerar cuatro zonas.

Zona N° 1

Al W y SW de los Montes Adam, Robinson y Mullet Jack.

Cuenca N° 1 - Península al NW del Monte Adam (que termina en Punta Navidad) y al S del mismo.

- Arroyo Sand.
- Río Black Blackburn.
- Arrollo Whalebone Ditch.
- Arroyo Fish.
- Arroyo Dip.
- Arroyo Dirty Ditch.
- Arroyo Herbert'S.
- Arroyo Crooked Inled.
- Río Teal
- Río Chartres.

Cuenca N° 2 - Península sin nombre que se extiende hacia el W del Monte Philomel.

- Arroyo Rouscrik.

Cuenca N° 3 - Al S del Monte Philomel y desaguando hacia el Puerto Philomel.

- Río Doyle.

Zona N° 2.

Al NE, N y E de los Montes Adam, Robinson y Mullet Jack.

Cuenca N° 1 - Península Punta Navidad y desaguando hacia el N de la misma.

- Río Fisch.
- Arroyo Hot Stone Cove.
- Arroyo Wickles.
- Arroyo Stonerum.
- Arroyo Bull.

Cuenca Nº 2 - Desaguando hacia el N de la isla.

- Arroyo Vinson Ditch.
- Arroyo Daddy's Ditch.
- Arroyo Boundary.
- Río Warra.

Cuenca Nº 3 - Desaguando hacia el E, sobre el Estrecho de San Carlos.

- Arroyo Saylors Ditch.
- Arroyo Flat.
- Arroyo Boundary Strean.
- Arroyo Bull Hill.
- Arroyo House.
- Arroyo Neuquen.
- Arroyo Balloom.
- Arroyo Double.
- Arroyo Shag Cove Mountan.
- Arroyo Binney's Double.
- Arroyo Gorge.
- Arroyo Hill Gap.
- Arroyo Sand Pond.
- Arroyo Stud Paddocks.
- Arroyo Red Gate.
- Arroyo North Arm.

Zona Nº 3

Al S y E de los Montes Young, Emery y Fox Bay.

- Arroyo Malo.
- Arroyo Seal Rukery.
- Arroyo Cheek Pass.
- Arroyo Campbell.
- Arroyo Wellington.
- Arroyo Gibraltar.
- Arroyo Therd.
- Arroyo Second.
- Arroyo First.
- Río Dean's.

Zona Nº 4.

Al W y N de los Montes Young, Emery y Fox Bay.

- Arroyo Steward.
- Arroyo Poncho Valley.
- Arroyo Sulivan.

SECRETO

Caudales estimados de los principales ríos y arroyos.

Isla Soledad

- Río San Carlos	122 m3/s.
- Arroyo Teal	30 m3/s.
- Arroyo Malo	47 m3/s.
- Río Murdel	47 m3/s.
- Arroyo Moody	4 m3/s.
- Río Swan Inlet	88 m3/s.
- Río Fitz Roy	30 m3/s.
- Arroyo Orqueta	43 m3/s.

Isla Gran Malvina

- Río Black Burn	42 m3/s.
- Arroyo Herbert	12 m3/s.
- Río Teal	15 m3/s.
- Río Chartres	84 m3/s.
- Río Doyle	21 m3/s.
- Río Warra	60 m3/s.
- Arroyo North Arm	16 m3/s.
- Arroyo Malo	19 m3/s.

Total ríos: 100
Soledad N.
Soledad S.
Gran Malvina.

Vegetación.

En el interior de las islas el campo se encuentra cubierto por arbustos bajos, pastos ordinarios y helechos, con rocas cubiertas de liquenes que interrumpen el paisaje, como producto de las severas condiciones climáticas existentes y de la pobreza de los suelos. No existe crecimiento natural de árboles y es dificultoso el artificial.

La estructura predominante de la vegetación es la de un conjunto de plantas perennes de gran uniformidad. Predomina una gramínea de 15 a 30 cm. de alto que adquiere una coloración blanquecina amarillenta debido a la gran cantidad de follaje que se va secando.

La especie que le sigue en importancia por su abundancia y frecuencia, es otra gramínea de follaje verde muy oscuro y que, a consecuencia de ello, contrasta notablemente con la anterior. Esta última predomina en las áreas sobre

pastoreadas o en suelos pedregosos, taludes o laderas. Podría calcularse en forma estimativa que el 90% de la superficie de las islas se halla dominada por ambas especies, siendo la proporción entre ambas 3,5 a 1.

En áreas litorales, dunas y terrenos bajos aparecen otras especies dominantes formando comunidades características. Se destaca entre estas otra gramínea que forma matas de hasta tres metros de alto, hallándosela fundamentalmente en zonas costeras, aunque puede ascender hasta los 300 m. sobre el nivel del mar. Esta especie conocida comunmente como pasto "Tussac" parece contener, según los malvinenses un gran valor alimenticio en sus tallos o caña, los que han permitido la supervivencia de personas que por muchos días no hallaron otra alimentación.

Naturaleza de la Superficie.

Isla Soledad

Parte Norte

Areas con relieve fuertemente onduladas, pendientes de más del 3% hasta empinadas, con afloramientos rocosos espaciados, rellenadas con materiales coluviales y abundantes turberas en las posiciones negativas. Drenaje imperfecto, por presencia de un subsuelo arcilloso. Capa freática cercana, generalmente suspendida sobre ese subsuelo.

Afloramientos rocosos de cuarcitas y areniscas cuarcíticas, relieve empinado y abrupto con condiciones de formación de suelos similares a la anterior pero desde las turberas solo aparecen en manchones entre los crestones.

Areas de suelos turberas pesadas. Se encuentran en la parte meridional de este sector a lo largo del pie de marte desde Fitz Roy hasta Puerto Sussex.

Sector montañoso de fuertes pendientes.

Parte Sur (Lafonia).

Se distinguen tres áreas principales, en general de topografía suave sin zonas montañosas.

- Areas planas o deprimidas con abundantes turberas y suelos orgánicos de origen turbero.

- Areas colinadas con algunos afloramientos de areniscas. Estos sectores cubiertos con pastizales naturales y de buena condición, presentan suelos de menos contenido orgánico que los anteriores.

- Lomas de cerillos desgastados. Los suelos son predominantemente orgánicos.

Isla Gran Malvina.

Areas fuertemente colinadas en su extremo Sur. Presentan abundantes colinas y cerros rocosos. Las zonas circundantes, laderas, pedemontes y bajos muestran suelos de caracteres algo menos turbosas que en el resto de las islas, lo que puede atribuirse a que este sector es el más seco de las islas.

Area central especialmente al E, se caracteriza por una abundante red de bajos lacustres con abundantes turberas vivas y áreas pantanosas.

Area Norte se caracteriza por estar constituida por pedemontes del cordón montañoso que con rumbo W - E es el rasgo dominante de la región. Es suavemente ondulado y presenta suelos orgánicos. Son suelos similares a los del sector N de la Isla Soledad.

Area montañosa: Corresponde al cordón montañoso principal que corre de W - E cuyas pendientes son muy fuertes. En invierno presenta crestas nevadas. Los suelos tienen subsuelo rocoso, presentando la misma formación que en la zona de Puerto Stanley.

En general el terreno en ambas islas es aspero y a menudo con turbales. Al respecto el informe de la comisión Shackleton especifica "Los viajes son incómodos y lentos, especialmente en invierno cuando los Land Rover quedan frecuentemente empantanados".

Obras de Arte.

Ciudades

La única ciudad es la capital de las Islas:

Puerto Stanley (Isla Soledad).

Asimismo existen dos establecimientos rurales que se des-

tacan del resto por su importancia que son: Gansoverde - Darwin en el istmo del mismo nombre en Isla Soledad y Bahía Zorro en Isla Gran Malvina sobre el Estrecho San Carlos.

Caminos

Existen 28 Km. aproximadamente de caminos secundarios en los alrededores de Puerto Stanley (5 caminos).

Hay huellas sin ningún tratamiento superficial que comunican entre si los principales establecimientos de las islas con Puerto Stanley, Gansoverde, Darwin, Bahía Zorro o algún otro embarcadero.

Puentes

Existen varios puentes, según se puede determinar por la carta, desconociéndose sus características.

Puertos o Embarcaderos

- Port Luis
- Port Stanley.
- Port Fitz Roy.
- Gansoverde.
- Caleta Caminante.
- Brazo Norte.
- Bahía Huevo.
- Ajax Bay (Planta de refrigeración)
- San Carlos.
- Salvador
- Teal Inlet.
- Bahía Herradura.
- Muchos Brazos.
- Howard
- Bahía Zorro.
- Port Edgard.
- Port Estefens.
- Port Philomen.
- Puerto Navidad.
- Cueva Deroy.
- Colina Cueva.

Aeródromos

Existe un aeródromo principal de pista de aluminio de ~~800~~ 1200 metros por 30 metros ubicado al Este de Puerto Stanley

(Pto. Nookers), y otro en construcción al N del anterior. Asimismo existe una pista de aterrizaje en Litle Rincon en la Bahía Ajax sobre el Estrecho de San Carlos.- Ya listo.

Ciudad de Puerto Stanley (Ver Agregado N°)

La ciudad se extiende en forma de rectángulo a lo largo de la Bahía Stanley abarcando su zona urbanizada una dimensión de aproximadamente 1700 metros por 500 metros.
Los lugares más importantes que se destacan dentro de la ciudad son:

1) Planta de YPF con depósitos de gasoil, nafta super y JP1. Posee además sirena de incendio.

2) Muelle Este propiedad de FIC. Permite atracar en pleamar hasta 19 pies.

3) Terreno propiedad de FIC que incluye terrenos de la Britich Antartic Survey y dos tanques de gasoil de 100.000 litros cada uno.

4) Muelle público, permite amarrar hasta 14 pies.

5) Varadero para embarcaciones menores.

6) Supermercado de la FIC (West Store).

7) Estación Policial, Cárcel y residencia del Jefe de Policía. (3/4 agentes locales).

8) Conmutador telefónico.

9) Central telefónica al exterior, juzgado y correo.

10) Oficina y estación de radio de LADE.

11) Sirena de Alarma. Se activa en caso de siniestros y emergencia.

12) Radio que comunica en VHF todas las estancias.

13) Secretaría Colonial, Tesorería y Jefatura de Educación. Posee teléfono directo con Gobernador, Secretaría Colonial, Moody Brook (Base de Infantería de Marina), Puesto de Guardia, Pista Aviación y Faro Penbroke.

14) Hospital.

15) Estación de Brodcasting local.

16) Edificio Cable And Wireless (Control de Comunicaciones y Administración).

17) Usina eléctrica.

18) Depósito de agua de la ciudad.

19) Centro transmisor de Cable And Wireless.

20) Planta de Gas del Estado.

21) Garage para vehículos del Estado (Autobomba y varios Land Rover).

22) Hipódromo.

23) Hangar del Servicio Aéreo Local. (con dos Beaver con pontones).

Posiciones y distancias.

Las distancias desde Puerto Stanley son:

	MILLAS	KILOMETROS
Estrecho Le Maire	332	614
Estrecho de Magallanes	425	787
Comodoro Rivadavia	552	1022
Golfo Nuevo	579	1072
Puerto Belgrano	769	1424
Recalada (Buenos Aires)	998	1848
Georgia del Sur	802	1485
Cabo de Hornos	450	833
Ushuaía	454	840
Río Gallegos	417	774
Punta Arenas	480	889
Ciudad del Cabo	3120	5778
Montevideo	1016	1881
Londres		12320

Con relación al resto de las Islas Malvinas

Puerto Darwin	80 Km.
San Carlos	86 Km.
Fox Bay	157 Km.
Puerto Howard	127 Km.
Puerto Stephens	215 Km.

Líneas de Transportes y Abastecimientos.

No existen prácticamente caminos ni una red caminera diagramada, debido a la naturaleza del terreno, el malvinense ha entendido que la relación costo/utilidad/explotación ganadera predominante no justifican una inversión tan elevada como sería la construcción de carreteras. Solamente algunas huellas surcan el campo de una estancia a otra.

El medio de transporte más frecuente en la Isla es el Land Rover, particularmente apto debido a la falta de caminos mencionado anteriormente. Excepto Puerto Stanley que posee pavimentos, no existen caminos asfaltados.

El producto lanero es transportado por embarcaciones de cabotaje, hecho que ha afirmado pequeñas poblaciones y estancias en puertos y caletas resguardadas del viento. No existen ferrocarriles. Entre los meses de noviembre y abril de cada año es frecuente que toquen Malvinas el RRS Shackleton y el RRS JOHN BISCOE que operan en la Antártida. Eventualmente llega el rompehielos HMS Protector.

Actualmente existe un enlace por medio de transportes Navales y LADE que efectúan viajes periódicos a las islas. Existe transporte marítimo con las islas con buques ingleses, por los que entran todos los abastecimientos necesarios. En 1965 entraron y salieron 30 buques. Existen tres unidades para el servicio de navegación interna, dichas embarcaciones no tienen capacidad para travesías en alta mar. Ellas son un Hovercraft y dos pequeños barcos de 150 toneladas ("Forrest") ("Mowsunen"). El servicio aéreo está compuesto por dos monomotores de Havilland Beaver anfibios utilizado solo para servicios médicos urgentes y traslado de la correspondencia.

Condiciones sanitarias y de salubridad.

El aspecto de orden e higiene impresiona gratamente al recién llegado, el estado de salud e higiene público es satisfactorio. Las enfermedades más importantes son la tuberculósis y las de origen respiratorio. Las condiciones climáticas, humedad y fría pueden producir este tipo de enfermedades.

Instalaciones Sanitarias.

Existe un hospital en Puerto Stanley. "King Edward Memorial" con un número de 32 camas. El territorio de Malvinas está dividido en tres zonas médicas.

Stanley y Norte.
Lafonia (Sur de la Isla Soledad).
Isla Gran Malvina.

Personal del Departamento Médico.

Tres Médicos practicantes.
Un Cirujano dentista.
Cuatro Hermanas enfermeras (una partera).
Seis Ayudantes de enfermeras no diplomadas.
Un Oficinista.
Cuatro Mucamas.

Distribución del personal médico:

En el Policlínico de Puerto Stanley

Dos médicos y cuatro enfermeras.

En Puerto Darwin:

Un médico.

Un Dentista recorre todos los establecimientos rurales una vez al año. Todos los establecimientos poseen botiquines de primeros auxilios. Además todos los establecimientos de las dos islas pueden ponerse en comunicación telefónica con un médico. Desde 1971 los enfermos que no pueden ser atendidos en forma adecuada en el Kem Hospital son evacuados por avión de LADE y atendidos en el Hospital de YPF de Comodoro Rivadavia. Los gastos son solventados por el Gobierno Colonial. No todos los servicios médicos en las islas son gratis.

Estadística médica de casos por lugar de atención.

	Hospital	Externos	Argentina
1973	301	2962	56
1974	359	3049	69
1975	357	3591	45

Disponibilidad de agua.

Existen depósitos importantes únicamente en Puerto Stanley, en los principales establecimientos existen pozos de agua pero para capacidad de almacenamiento. El agua de los ríos y arroyos es dulce y potable. La construcción de pozos no

presenta mayores problemas.

Instalaciones y defensas fijas.

Existe un aeródromo construído por la Fuerza Aérea Argentina en 1972, consta de una pista de 800 metros de largo por 30 metros de ancho de chapas de duraluminio, ubicada a cinco kilómetros de Puerto Stanley en Bahía Rompiente. Hay una pista en construcción por parte de Gran Bretaña en Cabo Penbroque de 1200 metros. Asimismo existe una pista secundaria en Puerto San Carlos de tierra de 500 metros de longitud. No existen otro tipo de fortificaciones ni de defensa de puertos.

Facilidades de Comunicaciones

Sistema de Comunicaciones de Inglaterra con las Islas Malvinas y estas con la Antártida. La ligazón es muy eficiente, sobre interferencias y fluido. Se cursan mensajes en claro y cifrados como mensajes públicos de los habitantes de las islas. Con Londres es permanente y con el resto a turnos. Comunicaciones con buques. Retransmisiones a Londres.

Apoyo meteorológico.

La Central Meteorológica está instalada en las Islas Georgias quién confeccionó un Meteoro General del Area.

Comunicaciones radioeléctricas.

En Puerto Stanley funciona una emisora de radiodifusión de las siguientes características:

Denominación: Servicio de Broad Casting de las Falkland Islands.

Frecuencias:	OL	585 Kc	-	513 metros.
	OC	3958 Kc	-	79,79 metros
Potencia:	OL	5 Km.		
	OC	0,5 Km.		
Horarios:	Local			
	Lunes a viernes	2245 a 0100 horas		
	Sábados	2130 a 0130 horas		
	Domingos	2145 a 0130 horas		

Noticias de la BBC (Lunes a viernes)

OCT a MAR 1100 y 2300 horas

APR a SET 1300 y 0000 horas

Local Viernes 2325 horas.

Para enlaces con el exterior cuenta con una estación RE: (ZHF 88) que trabaja en un gran número de frecuencias RE. Mantiene comunicaciones diarias con Londres - Oslo - Buenos Aires y Montevideo. Existe un sistema radiotelegráfico por intermedio de Argentina que es muy poco usado actualmente.

Estaciones de radioaficionados.

Hay registrados 40 radioaficionados, aunque existe la posibilidad de que algunos de ellos hayan cancelado sus licencias. Se mantiene enlace con seis radioaficionados desde Argentina.

Comunicaciones alámbricas.

Las comunicaciones internas de la Isla Soledad son operadas por medio de una anticuada red telefónica terrestre y una red radiotelefónica. La Central ubicada en Puerto Stanley tiene ligazón con la mayoría de los establecimientos rurales de la Isla. Cinco operadores la atienden durante las 24 horas. En la Gran Malvina las líneas telefónicas convergen en Fox Bay, donde una estación de propiedad del gobierno radiotelegráfico y radiotelefónico permite el tráfico interisleño. Existe un sistema alámbrico de difusión utilizando las líneas telefónicas normales que complementa al de radiodifusión. Las comunicaciones telefónicas a larga distancia se encuentran en continuo y sustancial mejora. Los abonados pueden hablar sin inconveniente con Londres, Montevideo, Argentina, Sudáfrica, Australia, Nueva Zelandia.

Correos.

La Oficina Central de Correos está en Puerto Stanley teniendo siete sucursales bajo su control, una en Fox Bay, otras en las Georgias del Sur y cinco en Territorio Antártico. Como conclusión podemos decir que las comunicaciones radiales externas, modernas y potentes son evidentemente concebidas para responder a las necesidades de enlace de las mismas con lugares de importancia y muy alejados. En cambio las comunicaciones interiores, anticuadas y defectuosas han sido realizadas solo en el mínimo indispensable para servir

a las necesidades más perentorias de una pequeña comunidad de carácter rural.

(4) Factores Sociológicos.

Asuntos demográficos.

La población de las islas es de poco mas de 2.000 personas. (2.172 en 1962) y ha disminuido paulatinamente durante los últimos años debido a varias circunstancias concomitantes, una de ellas fue el decrecimiento de la caza ballenera, consecuencia de la reducción de ejemplares de la castigada especie. Otra causa debe verse en la emigración de mujeres jóvenes después de la última guerra que se casaron con soldados ingleses estacionados en las Malvinas; en tanto otro motivo de despoblación reside en la emigración de jóvenes de edad universitaria que van a estudiar al continente o a Londres. El total de hombres era de 1.195 y el de mujeres de 977.

Densidad de población.

La mayor densidad de población se encuentra en Puerto Stanley (más de la mitad) y en un villorio llamado Goose Green. No existen otros centros poblados. La densidad total es muy baja (0,17 habitantes por Km.) Existen 37 establecimientos rurales.

Extranjeros

La mayor parte de la población está constituida por la raza anglosajona (descendiente de ingleses, escoceses y también suecos y noruegos) estando consustanciados con el Reino Unido.

Las cifras del censo dan como:

Nacidos en las Malvinas:	1733	-	80%
Nacidos en el Reino Unido:	338	-	16%
Chilenos:	30	=	2%
Argentinos:	20		
Otras nacionalidades:	50	-	2%

Es de hacer notar que la población nacida está declinando constantemente mientras que ha aumentado la cantidad de residentes nacidos en el Reino Unido.

Natalidad

La tasa promedio de natalidad en el transcurso de 1961-1972 fue de 20,9 por mil (Máximo 27,6 en 1969 - Mínimo 16,2 en 1970) en disminución.

Nupcialidad

Hay una proporción muy baja de mujeres solteras de 20 años o más (8%) lo cual contrasta con la proporción más bien alta de varones solteros (28%). Existe un alto número de divorcios, relacionado posiblemente por el desequilibrio de sexos (Relación 4 a 1).

Mortalidad

En el período 1962-1972 la tasa promedio de mortalidad fue de 9,5 por mil (Máximo 15,0 en 1968 - Mínimo 5,1 en 1972).

Clase más alta

Gerentes de la Falkland Island Co.
Gerentes de Estancias. (con poderes absolutos sobre su establecimiento).
Intendentes, jueces, policía, banqueros.

A esta clase tiene acceso sus familias, son puestos hereditarios.

Clase Intermedia (Clan dirigente)

Funcionaris ingleses y algún malvinero (100 personas).

Clase de obreros calificados y capataces de estancias.

Clase Baja

Clase de auxiliares de tierra, ovejeros y empleados de estancia.

Jubilados y pensionistas.

Hay dos clases bien definidas correspondiendo a cada una un nivel determinado por sus posibilidades económicas y por su preparación educativa y cultural.

La más alta y reducida (menos de 100 personas) está compuesta por los más altos funcionarios de la Corona, los propietarios de la Corona y los Gerentes. Prácticamente todos nacidos en el Reino Unido. La más baja compuesta por el

resto, es decir los nativos, que están imposibilitados de tener acceso a una educación y cultura superior, como también a progresar económicamente y de llegar a ser propietarios de estancias.

Infracciones legales y morales.

El tipo más común de litigio es el cobro de deudor, divorcios en el aspecto legal, en el moral el único vicio es el alcohol. Como conclusión no hay problemas legales frecuentes ni serios. El alcoholismo es muy común, al punto de preocupar a las autoridades eclesiásticas y civiles. Hay un número grande de divorcios, indicio de graves problemas familiares.

Saldo emigratorio

Este aspecto es uno de los principales a considerar. Las tablas muestran que ha habido un exceso de emigración sobre la inmigración. Comparando ésta con el crecimiento natural en el período (1957-65) se ve que el exceso de emigración fue más que el doble de este último.

Religión.

La población de Malvinas es cristiana, con predominio de la Iglesia Anglicana cuyo pastor depende de un obispo con sede en Buenos Aires. La distribución de la población por cultos es la siguiente, aproximadamente:

Iglesia Anglicana	-	1400 fieles
Iglesia Batista:	-	500 fieles
Iglesia Católica:	-	236 fieles

Existe una Iglesia Católica dedicada al culto de Stella Maris.

Idioma

El idioma de las islas es el inglés al que se le han incorporado algunos vocablos castellanos propios de las ferias rurales y conservados por los pobladores de origen latino. Muy poca gente habla español, adquirido en algunos casos por haber estudiado en colegios ingleses de nuestro país.

Educación.

En Stanley existen dos escuelas una para niños entre 5 y

10 años (infantes y juniors) y otra para los de entre 10 y 15 años (Middle Schools y Seniors). En Goose Green existe un internado con capacidad para 40 internados procedentes de estancias alejadas. En Port Howard, Hill Cave y Douglas Station (Gran Malvinas) existen escuelas rurales de doble turno. En Saunders Island y en Fox Bay Este hay aulas con viviendas amuebladas "para los maestros visitantes". Además hay maestros rurales (ocho) que van a dar clase a niños en lugares muy alejados, permaneciendo una o dos semanas con cada familia.

La educación es gratuita. El gobierno militar paga los gastos de la totalidad de útiles, libros y material de estudio salvo en la escuela internado donde se paga un arancel nominal de cuatro libras por período. La asistencia a clase es obligatoria entre cinco y quince años de edad en Stanley.

Prácticamente no existe la deserción escolar calculándose el egreso anual promedio en 50 alumnos. Número de docentes 35 (dos son Argentinos). Aproximadamente 10 alumnos por docente. No existe enseñanza secundaria, universitaria o técnica, en una población tan pequeña mantener un sistema del de la primaria no es posible.

Se imparten programas y clases por radio para niños residentes en el campo. Sólo las familias adineradas (gerentes, altos funcionarios, propietarios) pueden permitirse mandar sus hijos a colegios extranjeros o para seguir estudios universitarios (Gran Bretaña, Argentina o Uruguay), salvo las escasas becas con que el gobierno "obsequia" a los hijos de malvinenses que se destacan a su servicio. Todo esto obedece a una meditada precaución política debido a que el sistema feudal, colonial que existe en las islas, solo puede perpetuarse si se mantienen los desniveles. actuales.

Desde 1972 el Gobierno Argentino tomó las medidas necesarias para obtener plazas en escuelas en territorio nacional para los hijos de residentes en las islas. Esto agregado al hecho de facilitar el traslado de los estudiantes por medio de los aviones STAM gratuitamente a Buenos Aires y Comodoro Rivadavia y LADE con pasajes a precios relativamente bajos. Lo prueba el hecho de que en cada año se inscriben alrededor de 30 a 40 alumnos en colegios privados británicos como pupilos. Todos ellos tropiezan con dificultades derivadas de déficit de su educación primaria.

Cultura

No hay datos disponibles de analfabetismo. Sin embargo se dice que hay un elevado número de ellos. Existe una biblioteca pública en Stanley, hay mucha afición por la lectura que constituye uno de los principales pasatiempos de la población.

Periódicos

Fuera de la Gaceta Oficial el único periódico que se edita es el Time Monthly Review, mensual. Tiene un promedio de 12 hojas escritas de ambos lados. Anualmente se edita el cuadernillo The Falkland Islands Jounal, con las noticias más importantes de cada año.

Aparatos de radio

Como en el resto del Reino Unido se paga impuesto por los radioreceptores. Hay un sistema de propalación alámbrica que utiliza las líneas telefónicas y complementa al radial.

Televisión

No hay emisoras locales. Por iniciativa e ingenio de un radioaficionado local que montó una antena especial que le permite captar con nitidez, Canal 2 de LA PLATA, Canal 3 de Rosario y Canal 13 de Buenos Aires. Personal técnico de Argentina, colaboró en la instalación de los dos únicos televisores existentes, en la época en que se estaba construyendo la pista de aterrizaje.

(5) Factores Políticos. (Ver Agregado Nº A)

Forma de Gobierno

El gobierno de las islas es ejercido por un Gobernador designado por la Corona Británica y asesorado por un Consejo Ejecutivo formado por:

Dos miembros designados por la Corona.

- Un Secretario Colonial.
- Un Tesorero Cononial.

Dos funcionarios oficiales.

Dos miembros electos.

El Consejo Legislativo está compuesto por el Gobernador co-

mo Presidente.

Dos miembros designados por la Corona.

- (Un Secretario y un Tesorero que coinciden en las personas del Consejo Ejecutivo).

Dos miembros elegidos por el Gobernador.

Cuatro miembros elegidos por el pueblo.

- Dos por Puerto Stanley.
- Uno por Gran Malvina.
- Uno por Isla Soledad.

El Poder Judicial está integrado por una Corte Suprema con asiento en Puerto Stanley y Jueces de Paz con capacidad para atender en casos de delitos menores. Sus integrantes son dueños o administradores de estancias.

Política externa.

Los habitantes ingleses defienden ciegamente la ocupación británica y la expresan sin reparos. El nativo es más reservado en su opinión, porque no le interesa defender la situación inglesa. Estos últimos viven al margen del litigio argentino-británico por las islas. Pese a ser descendientes de británicos no se sienten como tales, sino como malvineros. Son concientes que su potencial económico no les permite independizarse como ha sucedido con otras colonias y les causa gracia y agrado el saberse disputados por dos gobiernos.

Sin embargo mantienen vínculos de amistad con Inglaterra que por supuesto no existen con Argentina o recién se han iniciado con la política aplicada en los últimos años. Puede decirse que la clase más alta aunque en algunos casos sea conciente del derecho argentino sobre las islas, en general se opone a la devolución por la perspectiva de perder sus actuales ventajas económicas. Algo similar aunque en menor escala ocurre con el pensamiento y posible reacción que a este respecto ocurriría en las clases más bajas. Como conclusión, un plesbicito no giraría, como en la Argentina en torno a motivos de significación histórica o espiritual, sino que se centraría en motivos económicos.

Política interna.

No existen grandes problemas en este aspecto. Como en to-

da colectividad pequeña pesan las envidias y los resentimientos o problemas inter familiares o entre clases. Las opiniones políticas internas prácticamente no existen más que en la clase alta que está dividida por ambiciones y celos localistas.

Relaciones laborales.

No hay Ministerio de Trabajo, existe un solo Sindicato; La FI Labour Association, integrado por 500 miembros y un Secretario General con dedicación exclusiva. El panorama general de las condiciones laborales vigentes en las islas es satisfactorio tanto para los empleadores como para los empleados y lo mismo en el sector público que en el privado. No se presentan problemas de importancia tales como huelgas o exigencias desmedidas. No hay desocupación y el standard de vida es alto. El principal grupo de trabajadores es el que se dedica al trabajo en estancias de ovejas, la mayoría de los pobladores del campo se dedican a esta actividad. Tal situación hace que sobre todo en Stanley haya trabajos que no puedan ser atendidos. Una de las características más sorprendentes es la ausencia total de ciertas ocupaciones que parecen imprescindibles en cualquier comunidad.

Por ejemplo:

No hay peluquerías de hombres y mujeres.
No hay lavaderos de ropa.
No hay zapateros, sastres, modistas, relojeros, laboratorios fotográficos.
Hay un solo electricista y no existen los técnicos de radio.
No existe el servicio doméstico.
No hay servicio de transporte, ni ómnibus ni taxis.
No hay ni taller mecánico de automotores, ni dentistas y médicos que trabajen particularmente.

Costo de vida

No es muy alto pero en aumento constante como producto, del pago de fletes.

ANEXO ALA

FACTORES POLITICOS

GOBERNADOR

PODER JUDICIAL

CONS. EJECUTIVO

- 4 ADMINISTRATIVOS
- 2 FUNC. OFICIALES
- 2 MIEMBROS ELECTOS

CONS. LEGISLATIVO

- 6 ADMINISTRATIVOS
- 2 MIEMBROS ELEGIDOS P/GOB
- 4 MIEMBROS ELECTOS P/PUEBLO
  - 2 p/Pto. Stanley
  - 1 p/Is. Soledad
  - [illegible] Malvinas

POLITICA EXTERNA: Oposición al cambio de dependencia

POLITICA INTERNA:
- No existe
- Clase Alta dividida por ambiciones y celos personales

(6) Factores económicos.

Agricultura.

La falta de árboles es la característica esencial de las islas, los pocos que se observan se encuentran en los lugares habitados donde, con grandes esfuerzos han logrado aclimatarse varias especies forestales. Existen extensiones de pastos naturales que van en creciente merma como resultado de su uso inadecuado. La superficie cultivada de pasturas actual es de 4962 hectáreas, no existiendo agricultura de cosecha. El cultivo hortícola se desarrolla en pequeña escala en proximidades de Puerto Stanley y en los establecimientos ganaderos el que alcanza escazamente para el autoabastecimiento de verduras frescas de la población de las islas.

Ganadería

La actividad productiva básica, casi exclusiva es la explotación ovina sobre la base de la utilización de pasturas naturales. Los últimos datos disponibles 1973/74 son los siguientes:

Ovinos	-	628.147 cabezas.
Bovinos	-	9.128 cabezas.

(en franca disminución)

Equinos	-	2.874 cabezas.
Porcinos	-	42 cabezas
Aves de Corral		2.752 aves.

El rendimiento de lana es de 2.000 toneladas (3,6 kilogramos por cabeza) y se exporta en su totalidad a Inglaterra. Como vegetación natural existe la frutilla silvestre y una planta que se cría como brezo de características parecidas a la del té. Los animales salvajes están casi todos extinguidos existiendo algunos ejemplares de jabalí, zorro y liebre. Las aves prosperan en forma extraordinaria observándose más de 120 especies (pato de cañaveral, cormoranes, gaviotas, pingüinos, gansos silvestres y buitres americanos. Abundan las abutardas y los caranchos. Durante los meses de verano se encuentran apreciable cantidad de peces en los

puertos naturales y truchas en los lagos. Abundan también las almejas y ostras. Debido a la matanza general ha disminuido la cantidad de focas y elefantes marinos. La principal exportación lo cinstituye la lana que se centraliza hacia el Reino Unido. Las importaciones consisten en artículos de almacén, ropa, carbón, maquinarias, vinos, repuestos, etc. El océano circundante confirió al malvinense características insulares manifestando indiferencia hacia el continente cercano y que en épocas pasadas incrementaron su capacidad de supervivencia. Saca provecho de los pocos recursos naturales que lo rodean.

Conclusiones - Factores Generales.

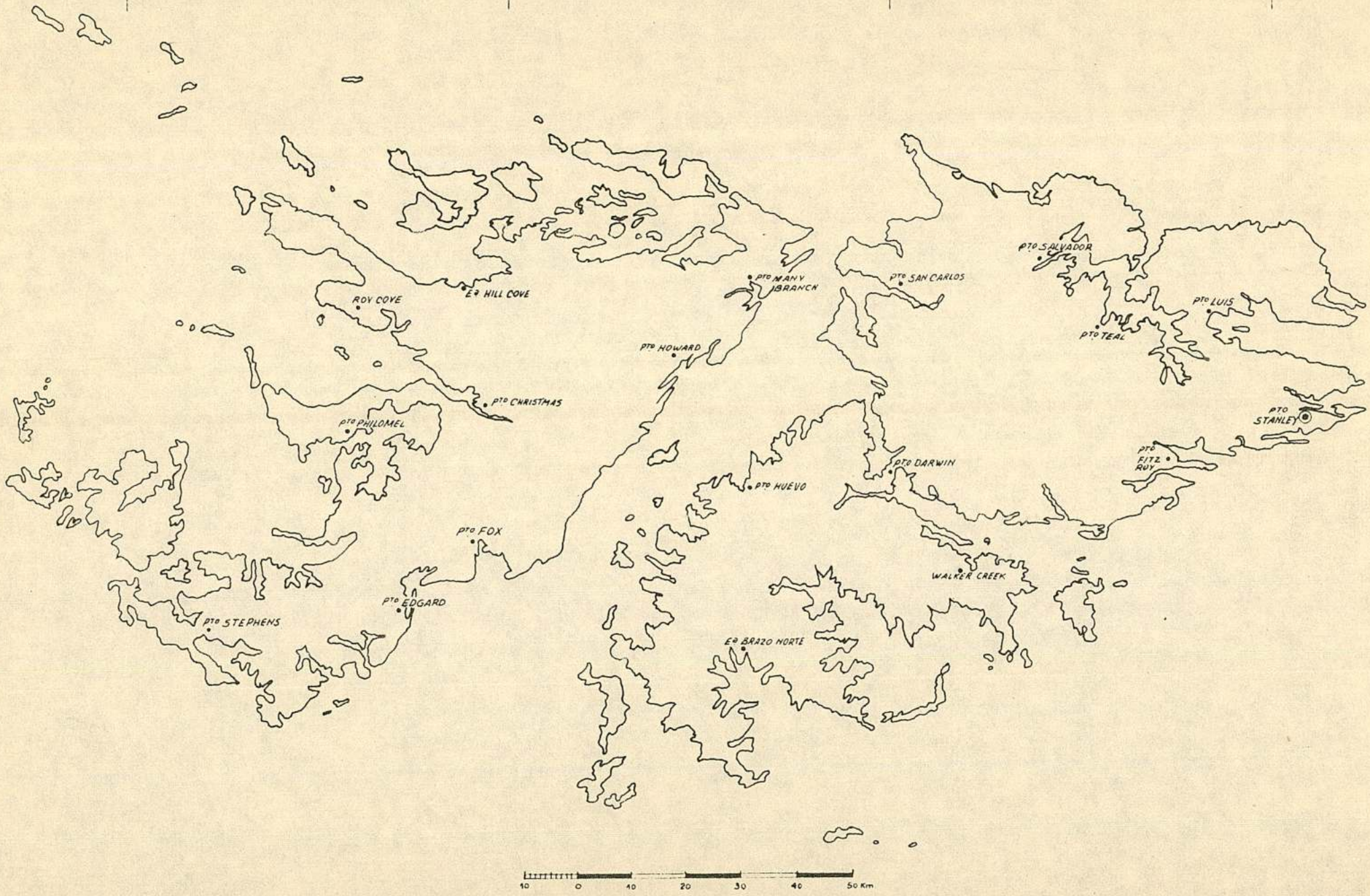
- No es dable esperar un apoyo de la población a nuestras propias fuerzas en el caso de una intervención en las islas Malvinas.

- El potencial económico y los recursos naturales del archipiélago Malvinense le dan al mismo características de dependencia total del continente u otro centro autoabastecedor.

- El factor demográfico influido por las circunstancias de diferencias numéricas de sexos, nupcialidad, natalidad, mortalidad y fundamentalmente emigración e inmigración da como resultado que las islas se estén despoblando continua y progresivamente.

- Puerto Stanley es por sus características, demográficas, económicas y políticas el centro vital del archipiélago y único en el cual se centralizan y dirigen todas las actividades.

ESTABLECIMIENTOS GANADEROS



c. Situación del Enemigo.

(1) Poder, Composición y Disposición.

Terrestre

Una Sección de Infantería de Marina (Destacamento Naval 8901).

Un Mayor
Un Teniente
Cuarenta y uno Clases y Tropa.

Armamento

Fusiles FAL, ametralladoras MC 7,62 y AA 12,7 mm.
Morteros de 60 mm. y minas terrestres.
Equipo para escalamiento de montañas. Jeep tipo Land Rover y camiones.

Fuerza de Defensa de Reserva, 30/40 personas con adiestramiento militar.

Navales

Dos buques cargueros de más de 500 toneladas. El Forrest y Honsunen propiedad de la FIC que son utilizados para el servicio inter isleño.

Aéreos.

Dos aviones Beaver (DCH-2 MK1).
Nota: En Georgias y Sandwich no existen efectivos militares.

Comunicaciones

Ligazón permanente con Londres mediante sistema T.O.R.

(2) Características de armas y equipos.

(3) Logística.

Los abastecimientos en el área de operaciones están asegurados en los centros de concentración de Puerto Stanley y Grytviken por un período aproximado de dos meses.

No existen posibilidades internas de abastecimiento, las mismas deben ser efectuadas por vía marítima o aérea.

Se aprecia que el enemigo no recibirá apoyo logístico de otras naciones.

Combustibles sólidos.

El único combustible local es la turba de baja calidad la que se obtiene gratis ya que el Gobierno Colonial asigna un lote de terreno a cada familia para que esta lo explote extrayendo la cantidad que necesite en el momento en que lo estime oportuno. Una casa consume en un año entre 12 y 20 camionadas de turba. Se importa algo de coque y carbón de piedra para mejorar el rendimiento de la turba.

Combustibles gaseosos.

Prácticamente no se utiliza por su carencia y costo de importación.

Depósitos de combustibles.

Puerto del Almirantazgo, YPF: Dos tanques de 1000 m3 y 27 tanques de 25000 litros cada uno.

Falkland Island Company: Dos tanques de 100.000 cada uno (gas-oil).

En la orilla Norte de Puerto Stanley existen dos tanques cilíndricos con una capacidad total de 2.000.000 de litros. El combustible almacenado es nafta. Hay una estación de servicio en Puerto Stanley. Fuera del mismo no existen depósitos, los transportes de combustibles se hacen en tambores de 200 litros. Los consumos promedios anuales de combustible líquido son:

58.000 litros de aeronafta
200.000 litros de nafta
170.000 litros de gas-oil.

Recursos hídricos

Los ríos pequeños y de poco caudal no lo hacen aprovechables.

Corriente eléctrica.

La electricidad a Stanley es provista por una usina instalada en 1972, con una capacidad de generación de 1276 Kw y espacio para una ulterior expansión. El requerimiento pico en invierno es de unos 745 KW con un mínimo de 200 Kw.

Cada establecimiento de campo tiene su propia unidad central generadora de electricidad. Existen generadores aéreos de mediano tamaño (6 a 10 Kw.)

Abastecimiento de Agua.

Consumo diario de agua 60.000 galones, la planta de filtración tiene una capacidad máxima de unos 140.000 galones por día que es suficiente para las necesidades de la actual población y las demandas industriales.

El agua se extrae del Arroyo Moody Brook. Los principales recursos de agua en los establecimientos del campo son corrientes naturales que están disponibles en muchos lugares. El agua es bombeada a pequeños tanques de depósito desde el cual se alimenta por gravedad a casas y edificios.

Instalaciones para depósitos de víveres.

Existe un establecimiento y planta de refrigeración en Puerto San Carlos desconociéndose sus características y capacidad de almacenamiento. Los demás items de facilidades logísticas han sido tratados anteriormente con el estudio de los demás factores.

Conclusiones.

Alturas y desagües.

Existen dos sistemas de alturas importantes que corren de E a W, una en Isla Soledad y otra en Isla Gran Malvina, en donde se encuentran las mayores alturas, que no sobrepasan los 700 metros. En la isla Gran Malvina sigue en importancia un sistema de alturas que corre de NE a SW prácticamente paralelo al Estrecho de San Carlos. En la zona de Lafonia no existen alturas de importancia siendo el relieve general de 30/40 metros.

Los desagües son numerosos no conformando sistemas hidrográficos de importancia. Los existentes son de pequeños recorridos no siendo estacionales. El río de mayor caudal en Isla Soledad (N) es el Río San Carlos con 122 m3 /s., en Gran Malvina es el Río Chartres con 84 m3/s., y en la zon a de Lafonia el mayor caudal está representado por el Arroyo Orqueta con 43 m3/s. Asimismo en la zona de Lafonia existen numerosos lagos y lagunas. No se dispone de información sobre ancho de los ríos, característica de su fondo y sus márgenes, haciéndose notar que sus caudales son estimados

y solamente de los más importantes.

Vegetación.

No existen árboles de crecimiento natural, los pocos existentes se encuentran en Puerto Stanley y establecimientos rurales y son producto de crecimiento artificial. Las islas se encuentran cubiertas de arbustos bajos, pastos ordinarios y helechos, rocas cubiertas de líquenes. De las tres gramíneas predominantes, solo una se desarrolla hasta los tres metros de altura fundamentalmente en zonas costeras (Tusak).

Naturaleza de la superficie

Soledad Norte.

- Relieve fuertemente ondulado.
- Afloramientos rocosos de cuarcitas y areniscas.
- Suelos turboso pesado.
- Secotor montañoso de fuertes pendientes.

Lafonia.

- Area plana con abundantes turberas.
- Areas colinadas con algunos afloramientos de areniscas.
- Lomas de cerrillos desgastados.

Gran Malvina.

- Area fuertemente colinada (Extremo Sur).
- Area central (Hacia el Este) de bajos lacustres, turberas y pantanos.
- Area severamente ondulada al pie de los sistemas de alturas.
- Area montañosa.

Obras de arte.

Existe una ciudad Puerto Stanley y dos establecimientos ganaderos de importancia: Gansoverde y Darwin en istmo del mismo nombre y Bahía Zorro en la Gran Malvina. No existen caminos de importancia excepto en los alrededores de Puerto Stanley, siendo los mismos solamente huellas que unen los diferentes establecimientos ganaderos. Existen diversos puentes de los cuales se desconocen sus características.

Las islas cuentan, de acuerdo con lo observado en la carto-

grafía con 21 embarcaderos y/o facilidades portuarias, encontrándose nueve en Soledad Norte, tres en Lafonia y nueve en Gran Malvina. Se pudo obtener información sobre sus características en los siguientes embarcaderos: Puerto Stanley, Gansoverde, San Carlos, Salvador, Howard y Colina Cueva. Aeródromos existen uno en Puerto Stanley de aluminio (para aviones de transporte) y otro en Bahía Ajax de césped para aviones livianos. Actualmente existe uno en construcción al Norte del principal.

Posición y distancia.

Las Islas Malvinas se encuentran muy alejadas de todo puerto o territorio que no sea el Argentino, teniendo por su ubicación un alto valor estratégico.

Transportes

Por lo expuesto el sistema de transporte exterior está basado en el transporte marítimo del cual depende básicamente la vida en las islas. Su sistema de transportes internos está basado en un sistema también marítimo por carecer prácticamente de caminos adecuados.

Instalaciones Sanitarias.

Las instalaciones sanitarias con que cuenta el archipiélago le permiten exclusivamente atender parcialmente las necesidades de la actual población.

Comunicaciones

Las comunicaciones radioeléctricas exteriores está compuesta por un sistema moderno y potente, en contraposición el sistema interno de comunicaciónes es anticuado y deficitario.

Facilidades logísticas.

Las facilidades logísticas que ofrece el Area de Operaciones son escasas y centralizadas básicamente en Puerto Stanley.

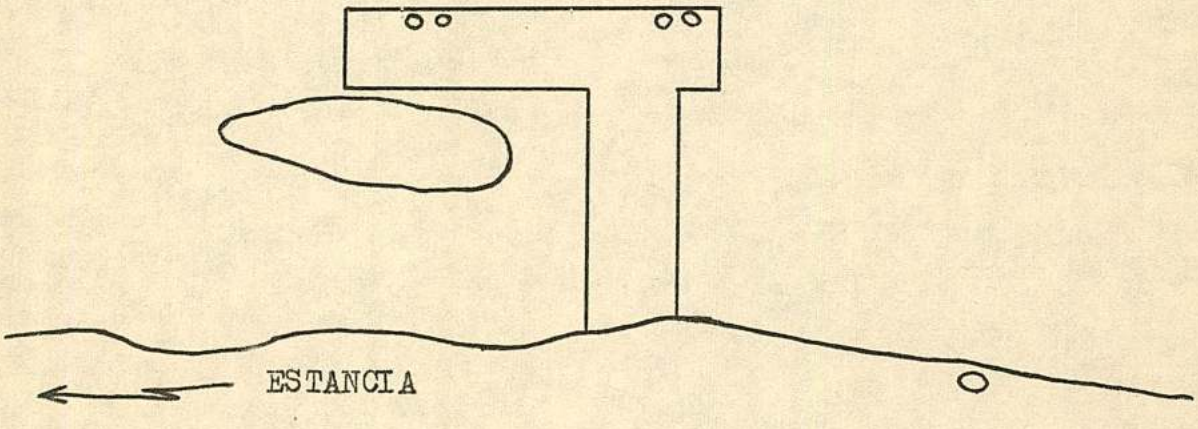
SECRETO

Embarcadero Goose Green (Isla Soledad) Darwin (Sobrevolado)

Posee una gran población de FIC. Un muelle el "L" bien mantenido de 40 metros de longitud en la cabecera. Profundidad a pie de muelle 10'/17'. Aguas limpias. Fondo de arena y fango. Posee bitas dobles de hierro. En la parte interna de la "L" hay un casco viejo de madera hundido que también sirve para amarrar. Posee un tanque de 15 m3 (3000 galones).

Aparentemente hay buen espacio de maniobra.

El problema reside en la navegación por el Seno Choiseul y los Estrechos de Darwin.



Puerto San Carlos (Soledad)

Muelle en "T" de cabecera de madera bien mantenido y pasarela de hormigón bien conservado. Largo de la cabecera 8 metros. Profundidad a pie de muelle 11'/20'No posee bitas en el muelle. Posee rieles hasta la cabecera. Tiene un ancla al Este fondeada cerca de la costa que se usa como bita. Al W un arraigado en tierra.

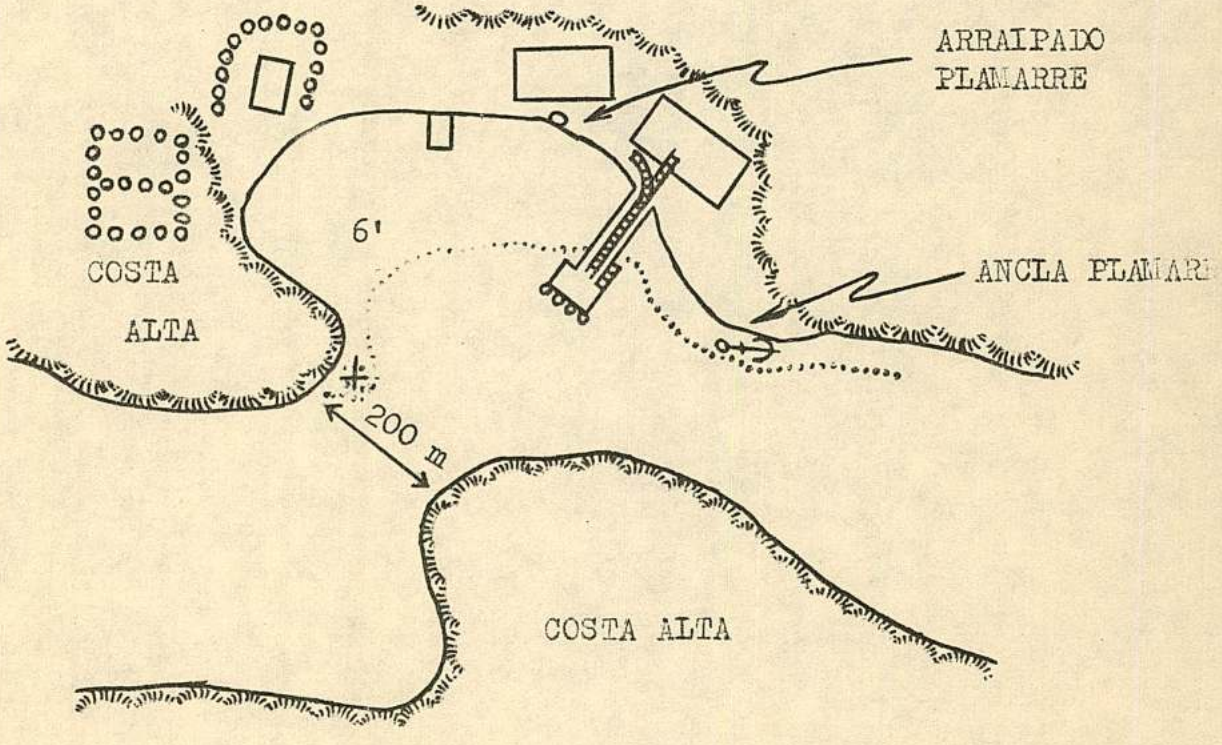
Espejo de agua reducido pero limpio y protegido.

Posee un tanque para gas-oil de 3000 galones con tubería a la cabera.

Posee tres botes y una lancha con motor fuera de borda.

San Carlos (Sobrevolado - Isla Soledad).

Posee muelles y construcciones similares a Puerto San Carlos.



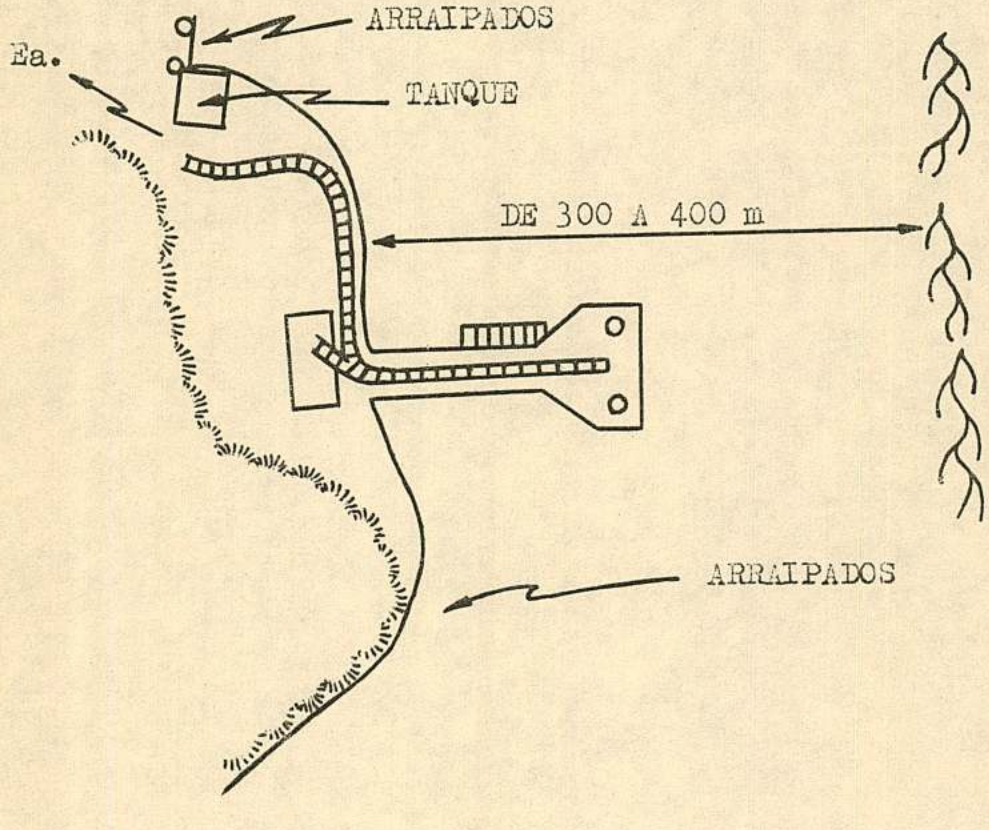
SECRETO

Puerto Howard (Gran Malvina)

Entrada bien limpia, espacio de maniobra reducido pero claro boyado por cachiyuyos.

Muelle en trapecio, longitud de la cabecera 5 metros. Cabecera de madera sobre pilotes de cemento muy bien conservado y con tres defensas de cubiertas de tractor. Profundidad al pié de muelle 12'/18'.

Amarras en tierra arraigados a tierra tomados a blockes de cemento. El muelle es recorrido por vías para vagonetas. Posee un tanque de 5.000 galones de gas-oil con tubería a la cabecera del muelle.



Posee tubería para proveer agua.

El establecimiento posee 36.000 ovejas.

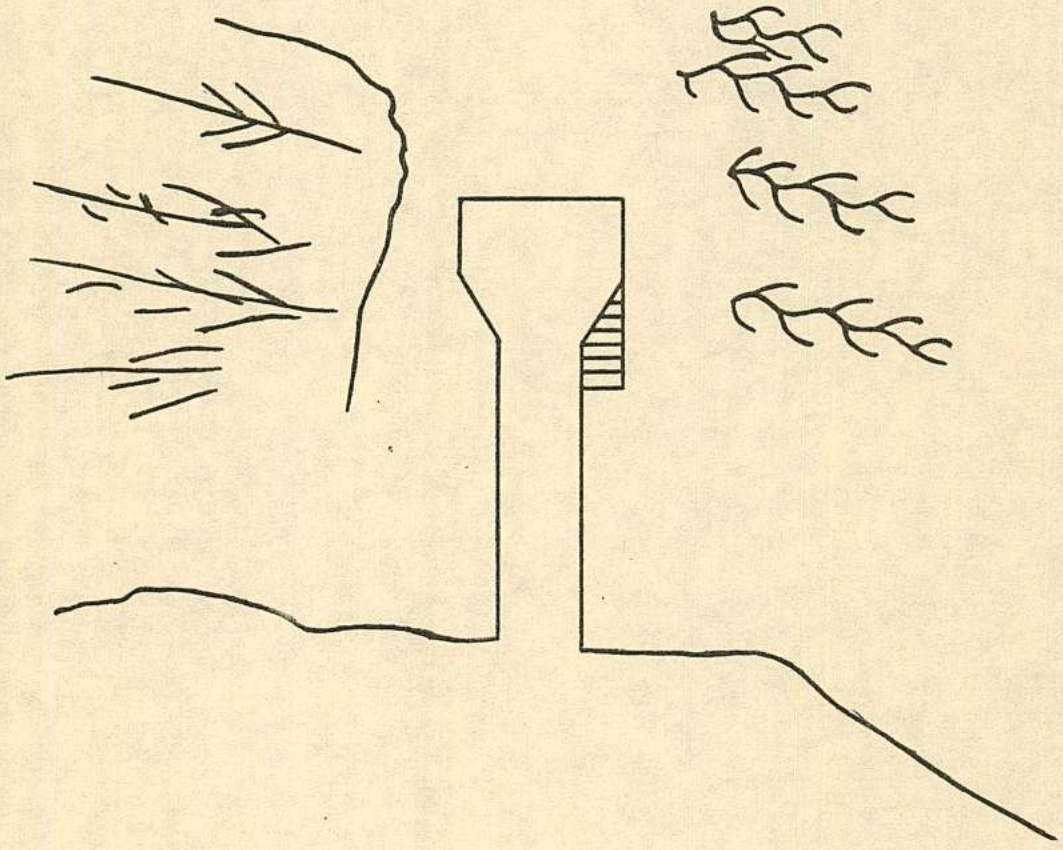
SECRETO

Hi'll Cove (Gran Malvina)

Muelle de madera de cinco metros en la cabecera. Profundidad a pie de muelle 10/14'.

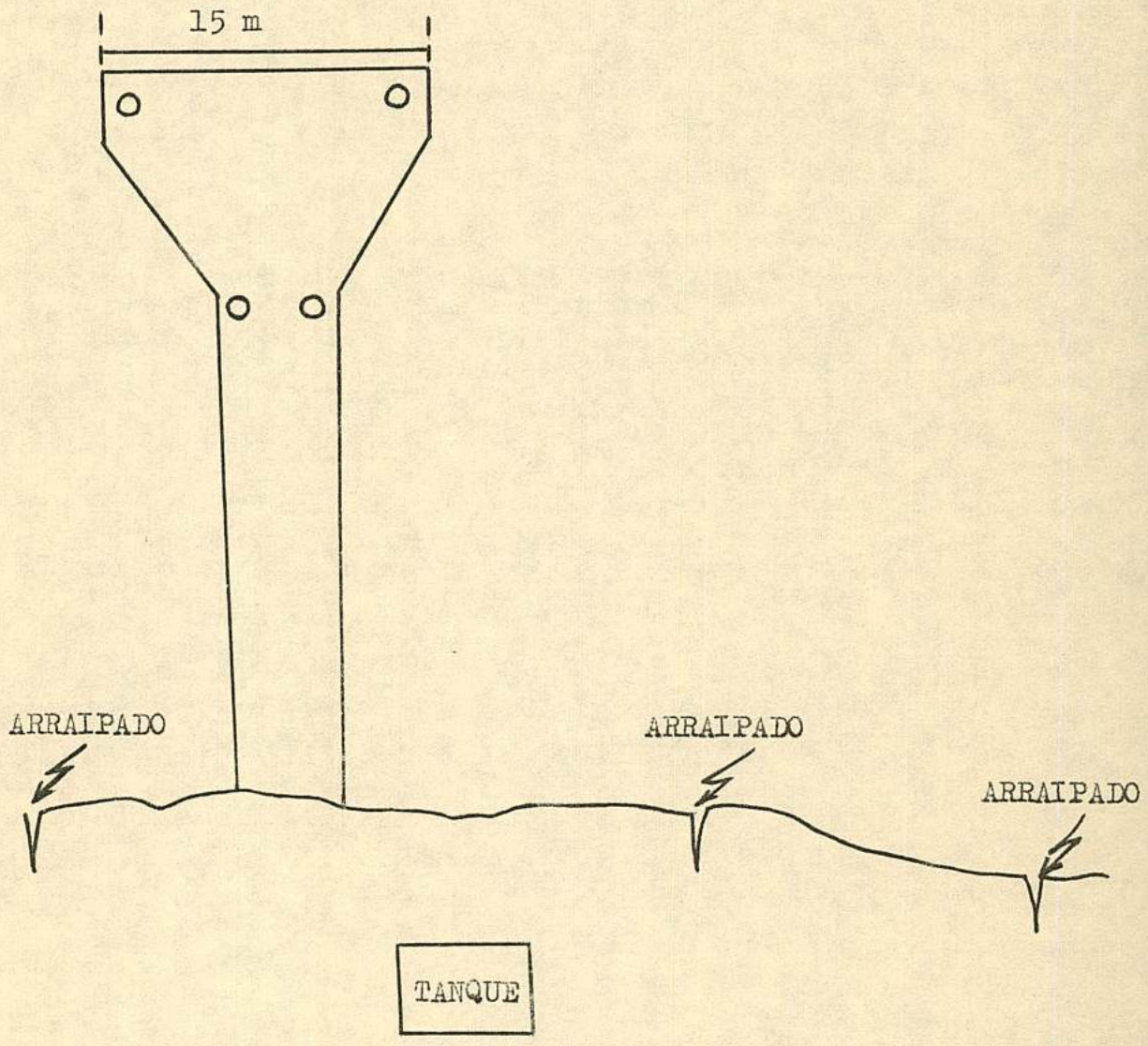
Rodeado de rocas. No hay espacio de maniobra para un buque de más de 30 metros de eslora. El Darwin no atracaba.

Posee tanque de gas-oil de 15 metros cúbicos.



SECRETO

Rincón del Moro (Soledad)

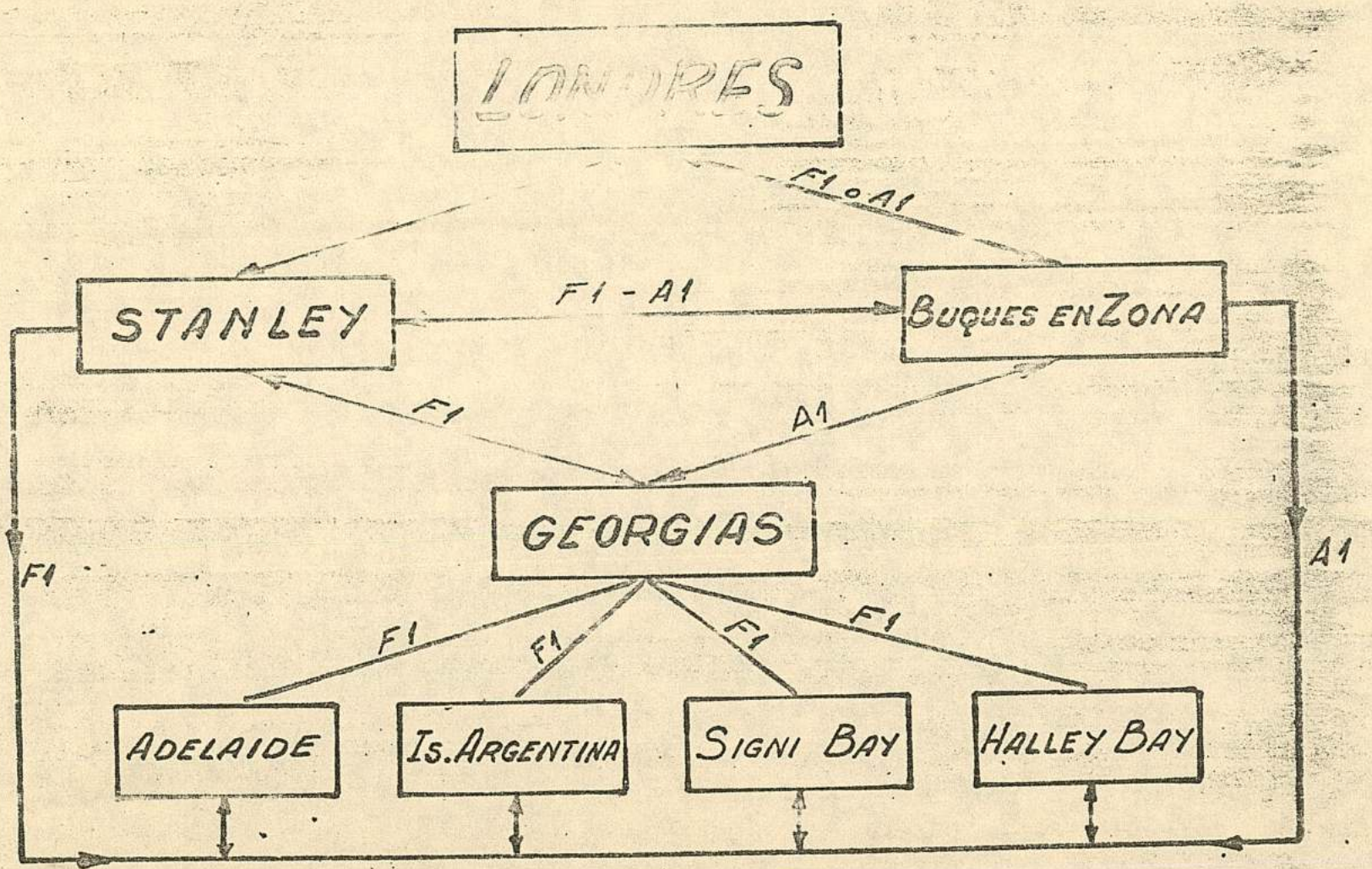


Posee un muelle de 15 metros de largo en la cabecera construído de madera y concreto. De concreto la pasarela y de madera la cabecera. Profundidad a pie de muelle 12'/16'.

Posee tubería para carga de gas-oil y un tanque en la costa de 15 metros cúbicos. Aparentemente apto. Tiene bitas en tierra constituidas por vigas de hierro incado en concreto. En la cabecera hay dos bitas de madera en regular estado y en la pasarela hay dos de concreto.

R.E.D [illegible]

(MALVINAS - E.S. [illegible] BUQUES - LONDRES)



SECRETO

Aspectos Militares del Area.

Rasgos críticos del terreno.

Soledad Norte

- Cordón montañoso dirección W-E.
- Puerto Stanley, sobre la Bahía homónima, Capital del archipiélago y centro de comunicaciones.
- Establecimientos ganadero Ganso Verde y Darwin ubicados en el istmo del mismo nombre.
- Pista de aterrizaje provisoria, en proximidades de Punta Hookers.
- Pista de aterrizaje de césped, en la Península Pequeño Rincón, en la Bahía Boners.
- Puertos y embarcaderos:

  Puerto Stanley.
  Ganso Verde.
  Rincón del Moro.
  Puerto San Carlos.

Gran Malvina.

- Cordón montañoso dirección W - E, en el Norte de la isla.
- Cordón montañoso dirección NE - SW, y aproximadamente paralelo al estrecho de San Carlos.
- Establecimiento ganadero Bahía Zorro, que es el Centro de comunicaciones, y que podría ser conceptuado como la Capital de esta isla.

Embarcaderos:

Puerto Howard.
Colina Cueva.

Avenidas de Aproximación.

Soledad Norte

- Senda que une, por el Sur Puerto Stanley con Ganso Verde y Darwin.
- Senda que une Ganso Verde y Darwin con establecimiento San Carlos, en la Peninsula Rincón Blanco, la que se encuentra próxima a la pista de aterrizaje de Pequeño Rincón.

- Senda que une Puerto San Carlos, en el Norte, con casa Playa Elefante.
- Senda que une Puerto Luis Norte, Puerto Luis Sur y que en el puente Fitz Roy se une con la huella que une Puerto Stanley y Ganso Verde - Darwin.
- Camino secundario que une la Base de Infantería de Marina en el W de la Bahía de Stanley con Puerto Stanley y la pista de aterrizaje provisoria.
- Camino secundario que une Puerto Stanley con Bahía Elisa.
- Puertos y aeródromos.
- La cadena de alturas que corre por el centro de la isla de W - E compartimenta el terreno en dos sectores.
- Considerando los tipos de suelos existentes, la transitabilidad estará condicionada a las sendas con las limitaciones impuestas por las precipitaciones; siendo en general menos transitables en invierno.

  Transitabilidad a pie e hipomóvil con limitaciones.

  Para vehículos a rueda y a oruga: solo por las sendas.

Soledad Sur tres sendas:

- desde Ganso Verde - Darwin.
- hasta Casa Bahía Huevo.
- hasta Cañada Casa de León.
- hasta Cañada del Caminante.

Embarcaderos:

- Cañada del Caminante.
- Establecimiento Brazo Norte.
- Puerto Huevo.

Gran Malvina, sendas de Bahía Zorro:

- Cañada de Eddie.
- Casa Bahía Este.
- Establecimientos Chentress y Puerto Howard.

Embarcaderos:

- Puerto Howard.
- Puerto Zorro.
- Puerto Edgardo.
- Puerto Esteban.

- Puerto Durns Head Saddock.
- Puerto Chentress.
- Puerto Roy Cove.
- Puerto Hill Cove.
- La cadena de alturas compartimenta.
- Tipos de suelos - transitables.

Obstáculos y Transitabilidad.

Isla Soledad Norte.

No se tiene conocimiento si los ríos constituyen obstáculo o afectan a la transitabilidad en determinadas áreas. Obstac. corren de E a W. Zona de elevaciones y terreno rocoso. Zona S y N zona lacustre y coexistencia de turbales. Las entradas de mar en el istmo de Puerto Darwin hacen las veces de un gran obstáculo entre esta zona y Lafonia.

Isla Soledad Sur (Lafonia)

Por su baja altimetría, existencia abundante de lagos, pantanos y turbales convierten a esta zona en un gran obstáculo o por lo menos un terreno donde la transitabilidad se verá muy afectada.

Isla Gran Malvina

Existen dos línea de obstáculos definidos por los cordones de elevaciones una de E a W y otra de SW a NE paralelo al Estrecho de San Carlos.

Las zonas que tienen influencia sobre la transitabilidad son: la zona lacustre y de bajos próximos a Bahía Zorro que por ende se convierten también en otro obstáculo de los muchos existentes. Todo esto como conclusión hace que los movimientos generales se deban atar a las huellas existentes que pasan por los lugares transitables en los terrenos bajos y por los valles en las zonas de alturas.

Efectos Tácticos.

Ingenieros

Considerando las características de suelo, las zonas de lagos, lagunas, turbales, ríos y arroyos existentes y prácticamente, la ausencia de caminos consolidados será necesario contar con un apreciable apoyo de ingenieros, fundamentalmente para el mejoramiento de las condiciones de transitabilidad.

Si bien no se conocen las características de los ríos y las obras de arte existentes es posible que sea necesario la utilización de material de puentes especialmente para elementos pesados.

La obtención de agua se verá favorecida por la gran cantidad de ríos y arroyos.

Deberán preverse todos los abastecimientos de ingenieros dada la imposibilidad de obtener los mismos en la isla (maderas, troncos, alambres, etc.) ya sea para la construcción de obstáculos, como para la de puentes de circunstancia.

Dado que se desconoce la compactación de las arenas de las playas no se puede determinar la necesidad de elementos para la construcción de salidas de playa, pero debe considerarse su posible utilización.

La existencia de grandes piedras sueltas hará necesario el empleo de material de demoliciones en cantidad apreciable.

Blindados

El terreno es el factor limitante principal en la guerra de blindados. El mejor terreno para ello es el suavemente ondulado y de consistencia adecuada.

El terreno de las islas limita considerablemente el empleo de blindados por las siguientes razones:

- Existencia de terrenos anegadizos y turbales.
- Falta de caminos de importancia o vías de comunicaciones terrestres adecuadas.
- Gran cantidad de depresiones lacustres.
- Topografía afectada por gran cantidad de entradas de mar; bahías y caletas.
- Terreno compartimentados por zonas empinadas y rocosas que tiene el área montañosa.
- Grandes pendientes en determinadas zonas de alturas.

Se desconocen las características de las playas en los posibles lugares de desembarco en cuanto a condiciones de suelo. Esto no descarta ni es válido para el uso de Vehículos Anfibios, considerando que su empleo será de gran utilidad por la existencia de ríos y lagunas en toda la superficie

de las islas. Falta de caminos y condiciones de transitabilidad del terreno afectado por las frecuentes lluvias. Necesidad de transporte de personal y abastecimientos.

Logistica.

Personal

Las características topográficas y climatólógicas hacen suponer un incremento de número de bajas ajenas al combate.

La zona ofrece limitada capacidad de recreación al personal lo que incidirá sobre las condiciones de bienestar de los mismos.

Sanidad.

Las instalaciones sanitarias de las islas no permiten prever su utilización por parte de la propia tropa como no sea como un elemento de apoyo.

Se debe prever el empleo de medios de evacuación aéreos y de evacuación a flote (Buque Hospitales).

Se deberá prever el empleo de vacunaciones antigripales y de tuberculina como medicina preventiva.

Abastecimientos

Clase I - Agua: Sin problemas.
Raciones: Se deberá prever la utilización de raciones para zona fría. La zona ofrece únicamente carne ovina.

Clase II - Será necesario el empleo de equipo de zona fría.

Clase III - Los recursos de almacenaje de combustible están centralizados en Puerto Stanley. No existen posibilidades de obtención en el área.

Clase IV: Se deberá prever llevar elevado número de equipos y máquinas especiales; especialmente equipos de ingenieros.

Mantenimiento: La zona no ofrece ninguna posibilidad en cuanto a talleres de mantenimiento.

Transporte: No existen facilidades de transporte terrestre afectado aún más por la falta de caminos adecuados.

Esto limitará el abastecimiento por medios terrestres, debiendo preverse el empleo de medios navales y aéreos.

El traslado de la mayoría de los abastecimientos y medios deberá efectuarse por vía marítima.

Infraestructura.

Está centralizada en Puerto Stanley y en el casco de los establecimientos ganaderos que obligará a prever llevar a las islas medios para el alojamiento del propio personal especialmente fuera de la zona capitalina. Los medios portuarios en Puerto Stanley son suficientes para el desembarco de carga de medios navales. El aeródromo local permitirá la utilización de aviones tipo C-130 pero no de aviones a reacción.

Asuntos Especiales

No se puede prever el empleo de civiles con posterioridad a la ocupación del archipiélago. Asimismo las características de los mismos y su posible reacción y comportamiento con posterioridad a los hechos mencionados obligarán a tener en cuenta personal propio para el control de población.

Como conclusión podemos decir:

- Que será necesario llevar con nuestros medios casi todos los elementos de apoyo logístico necesarios para el tipo de operación que se efectúe.

- El esfuerzo logístico se hará dificultoso excepto en la zona de Puerto Stanley donde existe la posibilidad de apoyo en las instalaciones disponibles.

Empleo Fuego Naval Apoyo.

Se aprecia puede efectuarse solo con algunas limitaciones:

- Las condiciones meteorológicas afectarán sensiblemente la posibilidad de efectuar una adecuada observación y spotting del fuego naval.

- La ausencia de puntos de referencia fácilmente reconocibles dificultará la ejecución del tiro.

- En las zonas costeras la presencia de la gramínea llamada Pasto Tussac, que alcanza hasta tres metros de alto,

(4) Eficiencia de Combate.

La Fuerza de Infantería de Marina apostada en la Isla posee un alto grado de adiestramiento, los habitantes de los establecimientos de campo han sido adiestrados en el manejo de armas livianas y en el armado de trampas cazabobos.

La Fuerza de Reserva: Falkland Island Defense Force, integrada por unos 30/40 personal local, periódicamente realizan ejercicios de tiro. El Jefe de esta fuerza es el Teniente Coronel de la Reserva Sr. GOSS, el que a su vez es el Ayudante Militar del Gobernador y Jefe de la Trade Union (especie de CGT local). El 2do. Jefe es el Sr. SUMMERS que es el 2do. Tesorero del Gobierno.

(5) Actividad Actual.

No hay indicio de que haya incrementado su actividad rutinaria y no existen emplazamientos de artillería antiaérea y baterías costeras.

No tienen minas y no cuentan con buques destinados al efecto.

No hay fortificaciones en los puntos vitales.

(6) Factores de Tiempo y cinemáticos.

Ver Apéndice N°)

Con respecto a Islas Malvinas

		Tiempo en días		
	Distancia	16 Nds.	21 Nds.	12 Nds.
AREA CARIBE				
Barbados	5667	15	11½	9
AREA ATLANTICA				
Ascensión	3994	10½	8	6½
Tristan de Cuhna	2860	8	6	5
AREA AFRICA				
Capetown	4668	12½	9½	8
AREA ARGENTINA				
Río de la Plata	820	2½	2	1½
Puerto Belgrano	720	2	1½	1
Comodoro Rivadavia	480	1½	1	3/4
Ushuaía	370	1	3/4	½

Apéndice 01

Copia Nº .....

COMANDO EN JEFE DE LA ARMADA
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Buenos Aires, 011900 OCT / 7X
Nº De Referencia: MA 419

APENDICE Nº 1 AL ANEXO BRAVO

Pto Montt
Golfo San José (Boca)
Golfo Nuevo (Boca)
Rio Negro
Com. Rivadavia
San Quintin
Deseado
San Julián
Santa Cruz
Rio Gallegos
Estr. de Magallanes (Boca)
San Sebastian
Rio Grande
Ushuala
Estr. Le Maire (Boca)
Cabo de Hornos
o Pilar
Magallanes
pto Stanley
I. Decepción
Islas Orcadas (Bª Uruguay)
Georgia del Sud
I. Sandwich del Sud

50 Millas

ZONA DEL OBJETIVO GEORGIA

ZONA OBJETIVO SANDWICH

AREA OPERACIONAL

DISTRIBUCIÓN: Segun Patron BRAVO

AUTENTICACION:

CAPITAN DE FRAGATA
AYUDANTE SECRETARIO

ALMIRANTE
COMANDANTE EN JEFE DE LA ARMADA

(7) Refuerzos.

(8) Potencial Guerra Atómica.

La eventual operación de represalia con submarinos balísticos, es descartada por razones de política internacional y en especial por no poder ser empleados los misiles Polaris A-3 sino dentro del marco de la NATO.

(9) Factores de Fuerza y Debilidad (ENO)

Factores de Fuerza.

F1. Conocimiento del área de operaciones.

F2. Aceptable sistema de comunicaciones entre la isla y Gran Bretaña.

F3. Reacción desfavorable de la población de la isla ante la operación.

F4. Posibilidad de cometer actos de sabotaje.

F5. Ejecutar represalias económicas y políticas.

F6. Reacción favorable en organismos internacionales.

F7. Adecuada capacidad de reacción para reconquistar las islas.

F8. Los accesos a Bahía y Puertos a las distantes islas son minables.

Factores de Debilidad.

D1. Pocos efectivos para defensa de las islas.

D2. Inferioridad naval, terrestre y aérea.

D3. Escasa probabilidad de recibir refuerzos en oportunidad, para área operaciones muy alejada de su Base de apoyo.

D4. Inadecuado sistema de defensa de costas y puertos.

D5. Incapacidad de mantenimiento más alla del primer escalón.

D6. Limitada capacidad de reconocimiento aéreo.

D7. Sin capacidad de detección temprana.

3. CAPACIDADES DEL ENEMIGO

a. Determinación de las Capacidades del Enemigo.

C.E.1: Entregar las islas sin oponer resistencia.

C.E.2: Resistir a la fuerza de ocupación y destruir instalaciones logísticas que puedan ser utilizadas por enemigo.

C.E.3: Reconquistar las islas empleando todo su potencial bélico.

C.E.4: Reconquistar las islas empleando los refuerzos inmediatos y lejanos.

C.E.5: Perturbar el tráfico marítimo y aéreo Argentino, interferir su comercio exterior y emprender acciones de represalia sobre puntos de apoyo continentales y/o fuerzas navales, vitales para la segunda fase de la operación.

C.E.6: No intentar la reconquista de las islas.

b. Análisis de las Capacidades del Enemigo.

Capacidad Enemigo Nº 1.

El espíritu aguerrido y el prestigio logrado a traves de la historia por la Infantería de Marina Británica en todos los teatros del mundo, sumado a la consustanciación del pueblo como súbditos de la Corona, hace que se considere a esta capacidad no factible y por lo tanto rechazada.

Capacidad del Enemigo Nº 2.

El desarrollo exitoso de esta capacidad, dificultará en grado variable el cumplimiento de la tarea de la misión, sin que sea vital para la misma.

Esta capacidad será factible sólo si no se logra la sorpresa táctica, hecho éste, que permitirá también la custodia y seguridad de las instalaciones logísticas.

Capacidad del Enemigo Nº 3.

De concretarse la adopción de esta capacidad, se verá seriamente comprometido el cumplimiento total de la misión.

Sin embargo es poco factible que el Reino Unido afecte fuerzas significativas comprometidas en otros teatros, como consecuencia de tratados o alianzas internacionales.

Independientemente de lo expresado, el tiempo de que dispone para la movilización y traslado de su poder bélico, es reducido, ya que en forma inmediata se haría sentir la presión de los organismos internacionales para detener el conflicto.

Cabe destacar que el esfuerzo que demandaría al enemigo la adopción de esta capacidad, resultaría inaceptable frente a la importancia estratégica y/o económica que a la luz de los hechos ha manifestado hasta el presente.

Por último se debe considerar que frente a conflictos de características similares en otros teatros del mundo, ha pesado en el Parlamento Inglés, la opinión de no violencia como medida de protección a los residentes de la Comunidad.

Capacidad del Enemigo Nº 4.

Esta capacidad no evidencia una superioridad notoria que pueda afectar el cumplimiento integral de la misión.

Capacidad del Enemigo Nº 5.

Esta capacidad afecta al cumplimiento de la misión solo parcialmente y la adopción de la misma se vería interferida por la acción de los organismos internacionales, que presionarían para evitar una escalada de violencia.

Capacidad del Enemigo Nº 6.

La adopción de esta capacidad, favorecería el cumplimiento de la misión y por lo tanto no se la retiene.

4. CONCLUSIONES

a. Capacidades del Enemigo en orden de probable adopción.

Se considera que las capacidades del enemigo en orden de peligrosidad son:

C.E. 3 - C.E. 4 - C.E. 2 -

En orden de probabilidad:

C.E. 2 - C.E. 4 - C.E. 3 -

ARMADA ARGENTINA
ESTADO MAYOR GENERAL

ANTONIO VAÑEK
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

B

ARMADA ARGENTINA

SECRETO

Nº 76/78"S".
Letra COOP, IM4

PUERTO BELGRANO, de julio de 1978.

OBJETO: Plan de Recolección.

AL SEÑOR JEFE DEL ESTA MAYOR GENERAL DE LA ARMADA.

Informo que con motivo de la actualización del planeamiento ordenado por oficial JEIN,SFE Nº 1/75"ESC" PLAN CACHIYUYO, ha surgido la necesidad de efectuar un Plan de Recolección de Información cuyo detalle figura en Agregado Nº 1.

Por lo expuesto solicito que por intermedio de la Jefatura de Inteligencia se satisfagan los mismos.

AGREGADO: Lo indicado en el texto.

DISTRIBUCIÓN: Original Destinatario - Duplicado Archvo.

ES COPIA

FDO
ANTONIO VANEK
VICEALMIRANTE
COMANDANTE DE OPERACIONES NAVALES

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES
DEPARTAMENTO INTELIGENCIA
ESTADO MAYOR

FDO
MARCELO AGUSTIN LINARES
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

SECRETO

Copia Nº . . . . . .
ESTADO MAYOR GENERAL DE LA ARMADA
Comandante de Operaciones Navales
Puerto Belgrano
041400 de julio de 1978
Nº de referencia: ARMU 78

E.E.I.	INDICACIONES	AGENCIA DE RECOLECCION	FECHA DE OBTENCION
1. Resistirán las Fzas. de Malvinas la reocupación de las Islas ?	A. Opondrían resistencia? B. Con qué fuerzas? C. Destruirán las instalaciones logísticas que puedan servir a la propia fuerza ? D. Dónde estarán ubicadas sus defensas ? E. Sistema o servicio de vigilancia costero interior y aéreo por medio militares y/o civil? F. Posibilidad de ejecutar operaciones irregulares, de qué tipo y con qué intensidad?.	JEIN	Tan pronto se obtenga
2. Infraestructura de la Base de Infantería de Marina?	A. Tipo de construcción B. Cuántos locales la integran y su capacidad. C. Características físicas y técnicas de la instalación de radio. D. Sistema de guardia.	JEIN	Tan pronto se obtenga.

	E. Tipos y cantidad de vehículos guerreros y su ubicación. F. Armamento que dispone. G. Semblanza del Jefe y 2° Jefe del Destacamento.		
3. Facilidades Logísticas.	A. Tipo y cantidad combustibles almacenados en depósitos de la FIC y muelle militar? B. Tipo y cantidad en Planta YPF? C. Reaprovisionamiento de efectos de toda clase, lugar desde donde se realiza, niveles de acopio, duración en días, frecuencias de reabastecimientos y por qué medios? D. Capacidad de producción de alimentos en las Islas? E. Situación de industrias y comercios principales. F. Situación de los servicios públicos esenciales; agua potable, sistema de energía eléctrica, sistema de comunicaciones. G. Capacidad máxima de alojamiento propia fuerza en Puerto Stanley.	JEIN	Tan pronto se obtenga
4. Estructura del gobierno y pueblo isleño.	A. Características, leyes en vigencia, personalidades.	JEIN	Tan pronto se obtenga.

	B. Determinación líderes manifiestos y/o ocultos. C. Posibilidad de público aliado, neutrales, hostiles. D. Ubicación, situación e influencia de MCS en la Isla ? E. Distribución y composición demográfica de la población de las Islas. F. Principales centros poblados. G. Nivel cultural y situación sanitaria de la población.	JEIN	Tan pronto se obtenga.
5. Lugares de desembarco tentativos?	A. Capacidad y aptitud para el desembarco con vehículos anfibios a oruga y/o rueda en los lugares de desembarco tentativos seleccionados.	JEIN *	Tan pronto se obtenga
6. Objetivos y caminos en la Isla	A. Determinar ubicación y características físicas y de seguridad de los objetivos seleccionados. B. Características físicas vinculadas comunicaciones al Faro San Felipe. C. Salidas de Playa Verde y rutas de aproximación a la Base de IM	JEIN * JEIN * JEIN *	Tan pronto se obtenga Tan pronto se obtenga Tan pronto se obtenga

C

Análisis de las Capacidades del ENO

A - Suposiciones

1) Los efectivos disponibles para la defensa terrestre no serán incrementados con anterioridad al inicio de las operaciones.

2) El despliegue de unidades de las fuerzas navales ~~y aéreas~~ del ENO ~~serán limitados y obligando al mando Operacional~~ no afectará las operaciones propias

B - Análisis General

El grado de peligrosidad y aun la probabilidad de adopción de las capacidades enunciadas se verá fuertemente influenciada por la aptitud que desarrolle el ENO para detectar tempranamente los intereses, apresto y/o desplazamientos de las fuerzas propias a través de la información provista por su sistema de inteligencia, por la facilidad por ~~parte de~~ terceros países ~~bandos~~ o bien por fallas de contrainteligencia propias.

CAPACIDADES

CE Nº 1

Interferir el desarrollo de las operaciones propias y/o ejecutar acciones sobre objetivos vitales propios mediante el empleo de unidades de sus fuerzas ~~[illegible]~~ estratégicas desplegadas en oportunidad

CE Nº 2

Proteger el área focal de Puerto Stanley con [redacted] hasta un destacamento de RI Nº (44 hombres) y 60 Voluntarios desplegados en oportunidad.-

CE Nº 3

Ejecutar operaciones de resistencia activa - posiciones con efectivos regulares e irregulares camuflados en la población y/o operando desde las proximidades de Pto Stanley a partir de la iniciación de las operaciones propias.-

CE Nº 4

Ejecutar actos de sabotaje y/o de destrucción de las facilidades logísticas existentes tendientes a dificultar el control de la situación por parte de las fuerzas propias en el área focal de Puerto Stanley

CE N°5

Intentar la reconquista de las Islas mediante la utilización de unidades de sus Fuerzas Navales Estratégicas, obligando a comprometer la totalidad del Poder Naval propio.

CE N°6

Hostigar el tráfico marítimo propio en las Islas mediante el empleo de unidades de sus Fuerzas Navales ~~Estratégicas~~, con prioridad al día 3.

	ORDEN PROBABLE ADOPCION	PELIGROSIDAD
CE Nº 1	se cpuse -	1
CE Nº 2	2	2
CE Nº 3	4	3
CE Nº 4	3	4
CE Nº 5		
CE Nº 6.		

ANEXO INTELIGENCIA - "B"

1. SITUACION

2. RESUMEN DE LA SITUACION

1) SITUACION BASE: VER APENDICE 01.

2) SINTESIS DE LA SITUACION GENERAL

Los constantes y sostenidos esfuerzos diplomaticos realizados por la Republica Argentina desde la ocupación de las islas malvinas hasta la fecha, que incluyen la legitimación de sus reclamos reivindicatorios por parte de las NACIONES UNIDAS desde hace mas de 15 años (Resoluciones 2065 y 3160), no han encontrado otras tácticas dilatorias por parte de Inglaterra que tienen como objetivo final demorar el reintegro de esos territorios a la soberania nacional.

La posición del REINO UNIDO por otra parte ha resultado de mayor complejidad aun, ante la posibilidad de

existencia de recursos naturales renovables y no renovables en las islas y áreas marítimas contiguas.

Los esfuerzos de apoyo económico y acercamiento a la población realizados por Argentina han sido neutralizados en sus efectos mediante la explotación por parte de las autoridades locales inglesas del sentimiento anti-argentino existente en buena parte de la población.

Ante esta situación el comité militar ha decidido hacer el empleo del poder militar en situación y oportunidad favorable para reintegrar en forma inmediata las islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur al dominio argentino.

b. Características del área de operaciones

1) Generalidades

El clima imperante en las islas es del tipo frío oceánico, siendo su característica principal la intensidad y persistencia de los vientos del oeste, la uniformidad de las bajas temperaturas (entre -3°C y 12°C en todo el año) y la regularidad de las lluvias.

La humedad y nubosidad son elevadas
los días de calma son relativamente escasos.
La hidrografía se caracteriza por la elevada
cantidad de pequeños corrientes de agua
superficiales de corto recorrido y por la escasa
variación de sus caudales a lo largo del año.
Puede obtenerse provisión de agua potable sin
inconvenientes. ver apendice Ø2 - climas.

2) Efectos tácticos

El alto contenido de humedad del terreno
durante el invierno y la carencia de caminos
hace muy dificultoso el desplazamiento de
vehículos, requiriendose varias horas de marcha
para recorrer cortas distancias.
El desplazamiento de la Infantería también
puede llegar a tener dificultades, especialmente
por las extensas zonas de turbas que hacen
sumamente fatigosa la marcha a pié.

3) Características particulares

La topografía en la parte norte de la isla Soledad
es de relieve fuertemente ondulado con pendientes
de mas de 3% hasta empinadas, con aflora-

numerosos rocosos esparcidos, rellenados con materiales coloniales y abundantes turberas en las zonas negativas.

La conformación de las costas permite la selección de numerosos lugares de desembarco.

Las mareas no tienen una incidencia relevante. Ver apendice Ø3. -MAREAS

Como obstáculos naturales en el mar afloran numerosas rocas, y el cachizujo, verdadera característica del archipiélago crece en casi todas las rocas cubiertas por el mar y no lejos de la superficie, lo que obliga a extremar los cuidados en la navegación.

Como lugares de desembarco tentativos y fundamentalmente obtenidos por la cartografía e informes parciales, están los indicados en apendice Ø4.

La zona sur de la isla Soledad (MALVINAS) es en general suave, carente de montañas y con abundantes turbas.

4) Psicologia. ver apéndice 05 - POBLACIÓN.

5) POLÍTICA

El gobierno es ejercido por un Gobernador designado por la Corona y asesorado por un Consejo Ejecutivo. Existe un Consejo Legislativo cuya principal función es el dictado de leyes.

(a) Consejo Ejecutivo.

Es presidido por el Gobernador y formado por dos miembros designados por la Corona, que son el SECRETARIO COLONIAL y el TESORERO Colonial. Lo integran además, dos funcionarios oficiales y dos miembros electos localmente.

(b) Consejo Legislativo.

Presidido también por el Gobernador, está integrado por dos miembros designados por la Corona (los mismos del consejo Ejecutivo), dos miembros elegidos por el Gobernador y cuatro miembros elegidos por el pueblo.

(c) Poder Judicial.

Radica en dos tribunales. La Corte Suprema y el tribunal secundario.

La primera presidida por el Gobernador está constituida por jueces y jurados, el segundo está a cargo del Secretario Colonial.
La mayoría de los Estancieros y algunos residentes de Stanley son jueces de Paz.
En Stanley hay una pequeña prisión y una fuerza policial formada por ocho agentes.

6) ECONOMÍA

La actividad productiva básica, casi exclusiva es la explotación ovina.
La agricultura es incipiente y escasamente permite el autoabastecimiento.
El potencial económico y los recursos naturales del archipiélago, le dan al mismo características de dependencia total del exterior.

C. Situación del enemigo.

1) FUERZAS TERRESTRES

La única fuerza militar disponible del enemigo en la zona está constituida por un Destacamento de Royal MARINES compuesto por 44 hombres (1-1-4-38) que se encuentran alojados en su gran mayoría en el cuartel de WOODY BROOKE, situado 3 millas al oeste de Stanley. Ver disposición del CUARTEL en Apendice Ø6

Su armamento está compuesto por fusiles tipo FAL y FAL, ametralladoras 7,62 y antiaereas de 12,7 mm Morteros de 60mm y unos lanzas.

La movilidad está dada por 3 camiones pesados BEDFORD doble tracción, cuatro vehículos Land Rover (dos de ellos con equipos de comunicaciones)

De lo mostrado hasta la fecha no desarrollan un programa de instrucción y su adiestramiento parece reducirse a esporádicas prácticas de tiro.

Han dado muestras de indisciplina, siendo frecuentes los casos de embriaguez y riñas con los nativos.

La Municion es almacenada en el mismo cuartel y cuentan con una estación de Comunicaciones fija y dos móviles (Land Rover)
El personal superior fué recientemente relevado y en marzo /1981, luego de una superposición de 5/8 días, lo será el resto.
Existe una Fuerza de Defensa Civil, que es un cuerpo voluntario integrado por alrededor de 60 personas de diferentes edades (la mayoría entre 40 y 50 años) armados con fusiles tipo Mauser y que eventualmente pueden contar con el apoyo de gran parte de la población.
Esta fuerza realiza adiestramiento solo en tiro deportivo y algunos de su integrantes son eximios tiradores. Sus condiciones físicas no son buenas y pocos han tenido instrucción militar.
Se desconoce el rol de combate aunque se aprecia que fundamentalmente será la protección de objetivos.
Cuentan en apoyo con vehículos de obras públicas (camiones y Land Rover)
El cuerpo de policía está compuesto por un Jefe (Civil retirado) y 5 policías. No portan armas y tienen en el cuartel 8 armas largas.
Realizan patrullas nocturnas - Tienen 2 Land Rover
No tienen equipos de comunicaciones.

2) MEDIOS AEREOS

Carecen de aviones de combate en la zona pero disponen de material apto para realizar misiones de observación.

Los medios aereos son:

2 Aviones BEAVER con pontones - capacidad 5 PAX.

1 Avion ISLANDER con 14 PAX.

Opera desde Stanley y las pistas de terreno mejorado que existen en las estancias del interior

1 CESSNA 182 propiedad de ROBIN PITALUGA de Ca. SALVADOR - 4 PAX - fines de semana en STY

1 CESSNA 182 propiedad de TOM CAXTON de Ca CHARTRESS (G.M) frecuenta viajes a STY los fines de semana. 4 PAX.

1 CESSNA 172 Propiedad del Gobernador - basado en Pto STY - 4 PAX.

3). MEDIOS NAVALES

No poseen buques de guerra en la zona - El sistema de unidades a flote para cabotaje y eventualmente Puesto Argentino es:

Buque de PATRULLA (Gobierno) FORREST

Buque de TRANSPORTE (FIC) MONSUNEN

2 Remolcadores y 4 chatas de combustible.

Los RH disponen de 2 botes tipo ZODIAC
hay también un número no determinado
de Rangers de transporte de personal y turismo.

4) Sistemas de Alcance

Fundamentalmente está constituido por los siguientes medios:

a) Faro San Felipe (PENBROKE)

Es inmejorable posición para existir la aproximación de unidades de superficie hacia Pto Williams - GROUSSAC y aeronaves en aproximación final a la pista.
El acceso al faro desde Stanley se realiza por camino de asfalto hasta el aeropuerto y luego por huella (5 km) a pié o con vehículo tipo LAND ROVER.
La guardia es cubierta por dos personas que se relevan cada cuatro horas en tanto una tercera descansa en Stanley.
La comunicación con Stanley es por radio-teléfono ya que la línea telefónica está cortada.
La energía eléctrica es provista por un generador eólico.

b) Sistema de difusión domiciliaria por circuito cerrado.

Permite desde la Estación Central dar la alarma general y/o impartir instrucciones. La casi totalidad de las viviendas y oficinas de Stanley están conectadas a este sistema que resulta muy utilizado y eficaz.
Está limitado al ejido urbano.

c) Sistema de Sirenas

Compuesto por tres sirenas ubicadas en distintos puntos de la ciudad, y accionadas desde distintos lugares.
Funciona alimentado por la Red de energía provista por la usina.

Se acciona desde:
- CENTRAL de POLICIA
- Aeropuerto
- Casa de Gobierno
- Conmutador telefónico
- CUARTEL.

5) SISTEMA de INFORMACION y ALERTA

El sistema está implementado por los siguientes medios que informan en oportunidad.

a) Observaciones aéreas efectuadas por la Línea aérea local (FIGAS) y aviones particulares.

5) Red de observadores integrada por la mayoría de los establecimientos costeros logrados mediante radiotelefonos con Pto Stanley y/o con la red de radio aficionados

a) No se posee información en cuanto a composición, funcionamiento y operativa de esta red.

2) Debe sumarse a la tradicional actitud o costumbre isleña de mirar hacia el mar (desde allí llegan las novedades). La existencia de comentarios, bastante generalizados y actitudes referidas a que: "habrá que mirar el mar y el cielo porque los argentinos van a venir por los dos lados."

c) A través de informaciones aportadas por unidades de la flota pesquera polaca que opera en proximidades de Malvinas (ver apendice Ø8)

6) LOGISTICA

Información sin confirmar indica que se dispondría de abastecimientos para la pobla-

ción para un período aproximado de dos meses

No existen posibilidades internas de reabastecimientos

los mismos dependen del exterior y deben ser

efectuados por vía marítima o aérea.

CLASE I

No existen inconvenientes para la obtención

de agua, ni de carne ovina.

CLASE II

Será necesario el empleo de equipo de

zona fría.

CLASE III

La casi totalidad de los depósitos de

Combustible están en Puerto Stanley.

Las facilidades logísticas que opere el área

de operaciones son escasas y centralizadas

básicamente en la zona de Pto. STANLEY.

7) Efectivo de Combate:

Se desconoce.

8) Actividad actual:

El destacamento de ROYAL MARINES se halla

próximo a ser relevado. Normalmente esto

acontece entre los meses de marzo y abril.

9) Factores de tiempo y cronómetros

Producida la alarma se aprecia que en aproximadamente 30 minutos los objetivos vitales podrían ser cubiertos por los RM y los integrantes de la fuerza de defensa civil, incluyendo el aeródromo y el FSLA

10) RESGUARDOS (SUPOSICIONES?

a. Los efectivos no serán incrementados para la defensa terrestre, con anterioridad al inicio de las operaciones propias.

b. El despliegue de las fuerzas navales estratégicas del Enemigo no afectará las operaciones propias.

11) Factores VARIOS

a. Relación de objetivos en Pto Stanley ver apéndice 07

b. Facilidades de comunicaciones ver apéndice 08

12) FACTORES de FUERZA y DEBILIDAD

2. FACTORES de FUERZA

F1 - Conocimiento del area de Operaciones

F2 - Adecuado Sistema de Comunica
ciones con GB.

F3 - Adecuado Sistema de Inteligencia

F4 - Apoyo informativo de unidades
propias de terceros Gobiernos.

F5 - Actitud antiargentina de gran
parte de la población.

f6 - Las condiciones meteorológicas imperantes, facilitan las acciones de defensa

b. FACTORES de debilidad

D1. Superioridad naval, terrestre y aerea en la zona del Objetivo (Escasos efectivos para la defensa)

D2. Lejania de puntos de apoyo

D3. Inadecuado Sistema de defensa de Costas y puertos.

D4. Limitada capacidad Logistica en la zona del objetivo.

D5. Limitada capacidad de Reconocimiento aereo.

3. CAPACIDADES

a. Determinación.

CE Nº 1

Proteger el area focal de Pto Stanley con hasta un destacamento de R7 (44 hombres) y 60 voluntarios desplegados en oportunidad.

CE Nº 2.

Ejecutar operaciones de resistencia activa/pasiva con efectivos regulares e irregulares camuflajados en la población y/u operando desde las proximidades de Puerto Stanley a partir de la iniciación de las operaciones propias.

CE Nº 3

Ejecutar actos de sabotaje y/o de destrucción de las facilidades logísticas existentes tendientes a dificultar el control de la situación por parte de las fuerzas propias en el area focal de Pto Stanley.

b. Análisis de las Capacidades

1) Suposiciones

a) Los efectivos disponibles para la defensa terrestre no serán incrementados con anterioridad al inicio de las operaciones

b) El despliegue de unidades de las fuerzas estratégicas del Enemigo no afectará las operaciones propias.

2) Análisis General

El grado de peligrosidad y la probabilidad de adopción de las capacidades se verán fuertemente influenciados por la aptitud fin desarrolle el Ene, para detectar tempranamente las intenciones, apresto y/o desplazamientos de las fuerzas propias; a través de la información provista por su sistema de inteligencia, por la facilitada por terceros países o bien por fallas propias de contrainteligencia.
Asimismo la adopción de cualquiera de las capacidades enunciadas por parte

del enemigo no hará peligrar el cumplimiento de la misión; pero podrá dificultarla en el grado que se muestra en el siguiente cuadro.:

	ORDEN DE PROBABLE ADOPCION	PELIGROSIDAD
CE Nº1	1	2
CE Nº2	2	1
CE Nº3	3	3

4. Conclusiones

a. Orden de prioridad adoptado

1) Lograda la sorpresa táctica

La misión prioritaria será la sumatoria de la CE 2 y la CE 3

2) Si no hay sorpresa táctica

La misión prioritaria será la CE 1 sumada a la CE 3

b. Efecto de las capacidades del enemigo sobre la misión propia

Si se acepta la suposición de que no habrá incidencia de otras fuerzas ajenas al teatro de operaciones, debe considerarse que ninguna de las capacidades (CE 1, 2 y 3) afectan sensiblemente al cumplimiento de la misión propia.

APENDICES

Ø1 - SITUACION BASE (BIBLIORATOS I y II)

Ø2 - CLIMA y METEOROLOGIA

Ø3 - MAREAS

Ø4 - LUGARES TENTATIVOS de DESEMBARCO

Ø5 - POBLACIÓN

Ø6 - DISPOSICIÓN CUARTEL RN

Ø7 - RELACIÓN de OBJETIVOS Puerto Stanley y ELEMENTOS A NEUTRALIZAR

Ø8 - CONTRIBUCION BUQUES PESQUEROS POLACOS A SISTEMA de INFORMACIÓN y ALERTA ISLAS MALVINAS

Ø9 - FACILIDADES DE COMUNICACIONES.

APENDICE Ø2

Compilado con Obs. 1874 - 1965

CLIMA y METEOROLOGIA

MES	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SET	OCT	NOV	DEC	MEDIO	ANUAL
t° medias diarias MAX	13	13	12	9	7	5	4	5	7	9	11	12	9	
t° " MIN	6	5	4	3	2	0	0	0	1	2	3	4	3	
t° mens. medias MAX	19	18	17	14	11	8	8	9	12	14	17	18	21	
t° mens. " MIN	1	1	0	-2	-3	-6	-6	-5	-3	-2	-1	0	1	
PRESION MEDIA	1000	1001	1003	1004	1004	1005	1006	1006	1006	1005	1003	1002	1004	
Humedad Rel. media % 0800	78	79	81	84	88	89	89	87	85	82	75	77	83	
Idem 1400	71	72	73	75	82	84	83	81	78	72	70	71	76	
NUBOSIDAD media en oct. 0800	6,2	5,9	5,8	6,1	6,1	6,0	5,8	6,1	6,0	6,0	6,1	6,2	6,0	
Idem 1400	6,3	6,1	6,0	6,0	6,1	5,9	5,9	6,1	6,2	5,9	6,1	6,1	6,1	
PRECIPITACION media en mm	69	58	59	57	64	54	53	51	37	38	50	71	-	661
DIAS con 0,3mm ó +	15	14	13	12	14	12	11	12	11	10	12	14	-	150
Vel. media VIENTO	16	16	16	15	15	15	16	17	17	16	17	16	16	
NORTE	13	15	19	15	16	14	15	18	21	18	16	16	16	
NE	9	6	6	6	6	7	7	7	5	6	5	9	7	
E	3	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	4	2	
SE	3	2	1	2	2	6	3	2	1	2	1	5	3	
SUR	6	6	6	6	8	11	8	6	3	7	5	6	7	
SW	24	21	20	18	14	21	14	15	15	18	24	24	18	
W	20	25	20	25	24	21	27	24	23	20	23	15	22	
NW	20	22	26	26	27	24	23	25	30	28	23	19	24	
CALMA	2	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	2	1	
DIAS CON TEMPORAL	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	-	
DIAS CON NIEBLA	2	2	2	4	5	5	5	5	4	3	2	3	-	

Apendice 03

Anexos

No influyen significativamente en los aforos -

Su amplitud máxima es de 1.30 m aproximadamente pone Puente Stanley -

ANEXO INTELIGENCIA

APENDICE Ø4

LUGARES DE DESEMBARCO TENTATIVOS Y FACILIDADES PORTUARIAS.

1. AREA PUERTO STANLEY.

2. LUGARES DE DESEMBARCO TENTATIVOS. (LDT)

1). LDT BAHÍA ROMPIENTES (SURF BAY)

Playa de arena, de suave pendiente, extensa y accesible por vehículos, tiene el privilegio de que el camino que une al Destacamento de Stanley y el Faro San Felipe (Pembroke) con la ciudad, pasa en sus proximidades. Aparentemente apto para operaciones anfibias

2) LDT BAHÍA YORKE, PLAYA AL ESTE DE PUNTA YORKE

Playa extensa, de arena, libre de algas. Apto para operaciones anfibias.

Las actividades en esta playa son detectadas por los pobladores de Charles Point, por el guardián del Faro San Felipe y por el buque factoría polaco habitualmente fondeado en

Puerto Yorusac.

3). LAT PUNTA LAGOS (PUERTO ENRIQUETA)

De acceso dificultoso por tener una piedra en su entrada, se considera en principio apto para el fondeo barco de botes tipo ZODIAC o facilidades similares, tiene la ventaja de encontrarse próximo a la entrada del puerto

4) LAT PUNTA ARENA (PUERTO ENRIQUETA)

Su acceso es aparentemente sencillo para botes tipo ZODIAC o facilidades similares. Tiene como desventaja la de encontrarse al fondo del puerto.

b. FACILIDADES PORTUARIAS

Solo en Puerto Stanley

1) MUELLE ESTE

Pertenece a la F.I.C. Es el más importante del Puerto. En su extremo Oeste está habitualmente amarrada una chata para traslados de combustibles a las unidades fondeadas, en su cabecero el buque "MONSUNEN" de la F.I.C, el que es utilizado para el abastecimiento de los establecimientos y la recolección de la lana que se exporta a Inglaterra. En él pueden operar buques

del norte del BAHIA BUEN SUCESO.

2) MUELLE PUBLICO

Se halla ubicado en la prolongación de PHILOMEL St. Se puede utilizar solo para el atraque de embarcaciones ligeras.

3) MUELLE OESTE

Se halla ubicado frente al supermercado de la F.I.C. Está destruido y fuera de servicio.

4) MUELLE DEL GOBIERNO

Se halla ubicado en la prolongación de Barrack St. En su cabecera amarra habitualmente el Buque de Patrulla "FORREST". Tiene una profundidad de 11 pies y el fondo es de fango y arena y no presenta obstrucciones

5) MUELLE MILITAR

Se halla ubicado en la parte N de la Bahía. Es el normalmente utilizado por los buques de la ROYAL NAVY.

2. AREA BAHIA FOX.

2. FACILIDADES PORTUARIAS

Las poblaciones a ambas costados del Brazo Norte, conocidas como Bahía Zorro Este y Oeste tienen muelles operables. Hay antecedentes de operación del S.R.S. Cabo San Isidro a muelle, con limitaciones.

3 - AREA BAHIA ANUNCIACION.

2) LUGARES DE DESEMBARCO TENTATIVOS

1) LDT BAHIA URANIA.

De la playa hay que considerar su lado Sur, por encontrarse próximo al caserío de LONG ISLAND.

2) LDT PUERTO DUPERREY

Es una bahía con una entrada de 1/2 cable. En el extremo Este se encuentra el caserío de LONG ISLAND

4 - AREA PUERTO DARWIN - GANSO VERDE.

2.) FACILIDADES PORTUARIAS - PUERTO GANSO VERDE

Tiene un muelle con piso de madera y pilares de cemento, en forma de "L".

Hay antecedentes de operación del S.R.S. Cabo San Isidro.

APENDICE 05

POBLACION

La población se encuentra fundamentalmente concentrada en Puerto Stanley (60%) sede del Gobierno y centro de las comunicaciones, abastecimientos y actividad económica del archipiélago.

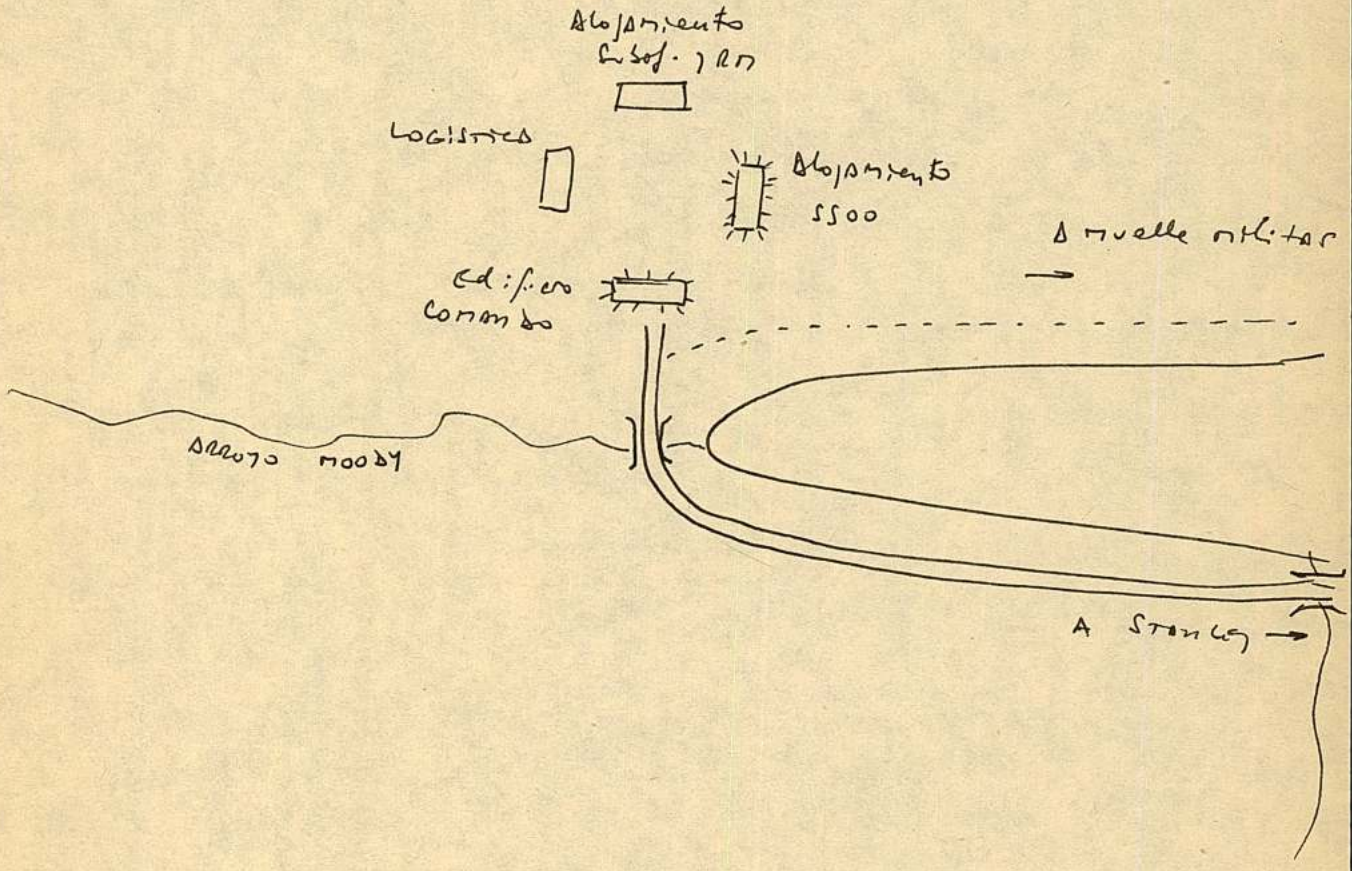
El resto de la población se encuentra distribuida en el interior en pequeños grupos habitacionales pertenecientes a las estancias. De estas se destacan Darwin GOOSE GREEN con 110 habitantes y luego Port Arm, Port Stephen y Fox Bay con aproximadamente 50 habitantes c/u en el caso de Puerto Howard.

Estos pequeños asentamientos se mantienen en comunicación con Stanley por medios radioeléctricos y el servicio local de aviación que satisface las necesidades mas urgentes de transporte.

La actitud de gran parte de la población es de animadversión hacia la Argentina y es fundamentalmente mantenida por la acción de grupos de presión y del Gobierno Colonial inglés

Apendice #6

Disposición del CUARTEL de los RM



APENDICE 07

RELACION DE OBJETIVOS Y ELEMENTOS A INUTILIZAR
PUERTO STANLEY

Cuartel de Policía.

Usine

Central telefónica

Central telefónica al sureste.

Edificio de Cable and Wireless

Broadcasting.

Cuartel Moody Brooke

Faro San Felipe o Pembroke.

Aeródromo.

Captura Gobernador.

Bloques sueltos en Pto Stanley.

Resto de objetivos a cumplimentar

APENDICE 07

ELEMENTOS A NEUTRALIZAR

TERRY SPRUCE

SIDNEY MILLER

TIM MILLER

PHILIP MILLER

TERRY PECK

TOM LAXTON

MAJ SUMMERS

JOHN CHEEK

GERALD CHEER.

GRAHAN BOUND

ROBELT KING.

VILMA MALCOM

Las instrucciones particulares para el manejo de este tema serán impartidas oportunamente y figurarán como apendice No

APENDICE 08

Contribución de los buques pesqueros polacos al Sistema de información y alerta de los ISLAS MALVINAS

a) Opera en aguas de Malvinas una numerosa flota pesquera con predominio de nacionalidad polaca (aproximadamente 200 buques al año)

b) El buque factoría está habitualmente fondeado en Puerto GROSSACC - WICCIARA siendo reemplazado periódicamente por otra unidad de similares características -

c) La FIC actúa como agente marítimo de los buques polacos atendiendo las necesidades de los mismos - provisión de víveres agua, atención sanitaria etc. La atención sanitaria se realiza en el Hospital local y ante los casos de Buenos Aires - En estos últimos casos ha intervenido personal de la embajada británica

d) El buque factoría está legado por canal 16 con la FIC, control de puerto y el resto de los pesqueros -

e) El gobierno colonial ha concedido ultimamente asilo político a 3 marineros polacos - En general la situación de los pescadores polacos es muy mala y practicamente carecen de poder adquisitivo.

F) Los buques polacos utilizan como puerto base Montevideo y [redacted] algunos observadores señalan que sus tripulantes se han acercado a la actitud antibritánica del gobierno colonial inglés -

APENDICE 08

g) Se ha podido verificar que tanto el buque factoría como cualquier otra unidad integrante de la numerosa flota pesquera son informantes naturales del gobierno inglés de las islas, al que avisan con prontitud de todo movimiento de buques o aeronaves que detecten tanto a Puerto Stanley como a GRYTVIKEN - Se ha constatado que el actual gobernador se entera así tanto de los vuelos de la Fuerza Aérea como de la Armada y también de los movimientos de las unidades navales de superficie -

h) Los buques que operan lo están haciendo bajo un acuerdo comercial con el gobierno cabaret inglés por el sistema de pesca bajo licencia y abonan al gobierno ~~un porcentaje~~ una tarifa basada en un porcentaje del valor bruto de lo pescado -

i) No teniendo el gobierno medios para controlar aguas marítimas amplias como las que le asignó para su dominio no debería descartarse que la información de alerta sobre unidades navales y aéreas, forme parte del acuerdo comercial

APENDICE Ø9

FACILIDADES DE COMUNICACIONES

1. COMUNICACIONES (TELECOMUNICACIONES Y RADIODIFUSION)

Las telecomunicaciones internas, la radiodifusión (Broadcasting), son responsabilidad del Departamento de Correos y Telecomunicaciones, mientras que las telecomunicaciones y radiocomunicaciones externas, son ahora responsabilidad de la "CABLE y WIRELESS COMPANY".

Las telecomunicaciones internas incluyen el sistema de teléfonos internos, servicio de telégrafos internos y red de radioteléfonos.

2. SISTEMA DE TELEFONOS INTERNOS.

Este sistema es eficiente en Puerto Stanley. Consta de aproximadamente 500 líneas. Los establecimientos rurales están conectados con una de las cuatro líneas de campo que desde Stanley van a DARWIN, FITZ ROY, PORT LOUIS y TEAL INLET (ISLA SOLEDAD). La ISLA GRAN MALVINA tiene un sistema exclusivo del anterior, de 50 teléfonos.

3. RED DE RADIO TELEFONOS

Hay una red de radioteléfonos (banda de 2 metros) para servir al campo. El control está en Stanley, y el sistema cubre todos los establecimientos, aún los situados en las islas más pequeñas.

4. SERVICIO TELEGRAFICO INTERNO

Este servicio sigue siendo usado, ya que en muchas casas, especialmente en el campo, carecen de servicio telefónico y el correo es poco frecuente.

La Oficina central es la oficina postal de Stanley, que deriva el tráfico externo a CABLE y WIRELESS.

5. SERVICIO DE RADIODIFUSION (BROADCASTING)

Este servicio tiene dos prestaciones, de horarios restringidos.

a. SERVICIO EN PUERTO STANLEY.

Es prestado por línea física en Puerto Stanley. Además de los programas radiales, es utilizado para difundir mensajes de interés, especialmente aquellos que informan a la población de ciertos eventos importantes, o que requieren de la acción de los pobladores. (simulacros, alarmas etc...)

b. RADIODIFUSION

Sistema convencional de BROADCASTING, en 536 KHz y 3985 KHz. Una evaluación llevada a cabo en 1972, concluyó en que el servicio produció una cobertura, razonablemente efectiva.

6. RADIOAFICIONADOS.

En Puerto Stanley, hay detectados los 3 radioaficio-

radios, con equipamiento de alcance transoceánico.

Se tienen datos concretos del matrimonio BOOTHS, (ambos chilenos, él de origen inglés). Se sumarían simpatizantes hacia los argentinos, él es empleado de la F.I.C. Es imp. hable que tengan contactos informativos de Chile.

Para comunicarse como radioaficionado, hay que llamar en 14.200 hz de 1430 a 1530 horas, con la red de emergencia chilena, y pedir hablar con MARIA BOOTHS de Malvinas. La estación es la VP8DIR.

7. TELECOMUNICACIONES Y RADIOCOMUNICACIONES EXTERNAS.

Son prestadas por CABLE & WIRELESS, los servicios son:

- Circuitos telegráficos, telefónicos (dos horas diarias) hacia el reino unido, otras salidas.
- Servicios telegráficos, telefónicos hacia Argentina.
- Enlace TELEX con reino unido
- Circuitos telegráficos, telefónicos hacia y desde las Bases Antárticas Británicas.
- Estación Costera de Barcos, a barcos del British Antartic Service, a buques de la Royal Navy (HMS "ENDURANCE"), y otros barcos trabajando en el área.

E.E.I. Nº	DESCRIPCION	INDICADORES
1.-	Mejorará el enemigo sus actuales capacidades de defensa?	- INCREMENTO EFECTIVOS ROYAL MARINES. - SUPERPOSICION RELEVOS. DETERMINACION FECHAS. - INSTALACION Y CUBRIMIENTO NUEVOS PUESTOS DE OBSERVACION. - EMPLAZAMIENTO OBSTRUCCIONES. GUARNICIONES EN OBJETIVOS VITALES. EJERCICIOS DE DEFENSA CIVIL.
2.-	Cual es el tráfico general de buques y aviones?	- RELEVAMIENTO TRAFICO MARITIMO CON FRECUENCIA QUINCENAL/SEMANAL. - RELEVAMIENTO TRAFICO AEREO CON FRECUENCIA QUINCENAL/SEMANAL.
3.-	Actualización facilidades de comunicaciones	- TURNOS, FRECUENCIAS Y SERVICIOS CORRESPONSALES DE COMUNICACIONES INTERNAS Y EXTERNAS. - RELEVAMIENTO ESTACIONES DE RADIOAFICIONADOS. LIGAZONES MAS COMUNES. - TURNOS, FRECUENCIAS, SERVICIOS Y CORRESPONSALES DE LA ESTACION DEL CUARTEL de ROYAL MARINES
4.-	Ha sido detectada la preparación / realización de la operación?	- AUMENTO VOLUMEN DE TRAFICO DE COMUNICACIONES. - MODIFICACION SITUACION DE ALERTA DE LAS FUERZAS DE DEFENSA. - INCREMENTO DE LAS NECESIDADES LOGISTICAS EN AREA DEL OBJETIVO. - ENVIO DE FUERZAS MILITARES.

5.	Determinar características y aptitud de las playas en los L.D.T: - Bahía Cristina (Christine Bay) - Bahía Rompientes (Surf Bay) - Bahía York. (York Bay) - Punta Lagos (Lake Point) - Bahía Arena (Sand Bay) - Bahía Uranio (Uranium Bay) - Puerto Reperray (Reperray Harbour)	- Gradientes de playa - Lugares más accesibles - Tipo de suelo de playa y de vinculación con avenidas de aproximación. - Factibilidad de circulación de vehículos a orugas - Transitabilidad de vehículos tipo Land-Rover
6.	Existen buques de terceras banderas en posiciones relativas favorables para alertados de las posiciones y movimientos de las fuerzas propias?	- PRESENCIA BUQUES TERCERA BANDERAS EN EL AREA.
7.	Existen personas a detener en el primer momento, por aprehendérseles peligrosidad?	- SEMBLANZA Y UBICACION.

D

Puerto Stanley, Islas Malvinas
302300 MAR 1982

PARTE DE INTELIGENCIA Nº 1

Situación General

1. La situación general en Puerto Stanley es la siguiente:

1º POBLACION: Se encuentra sumamente sensibilizada por la acción y presencia argentina en la Isla San Pedro, la que consideran como una grave violación de la soberanía británica.

El hecho de que ésta se encuentre a 1500 Km. de las Malvinas no le resta importancia al episodio y lo consideran como un preludio de acciones más aventuradas.

Pese a todo esto, no ha cambiado la vida ni la actitud general de los isleñoas hacia los residentes argentinos, los que por el momento no ven de ninguna forma comprometida su seguridad personal.

Existe un temor generalizado respecto a la posibilidad de una acción militar argentina en Puerto Stanley.

TERRY PECK, miembro del Consejo Legislativo y Líder del grupo nacionalista popular ha intentado movilizar a la población para organizar la defensa de Stanley.

A tal efecto el día viernes convocó a una reunión general en el Town Hall, pero sus esfuerzos fracasarón por la abulia de la gente.

En cierto momento preguntó a la concurrencia:

¿ Qué haríamos si un día nos levantamos y nos encontrarámos rodeados de 700 soldados argentinos?

Tuvo respuesta de una sola persona que le propuso "hacer un gran baile".

Esto parece indicar que hasta el momento no habría otra intención en la población que la de adoptar una actitud pasiva, convencidos de sus pocas posibilidades de resistencia o defensa.-

///..2.

Asimismo se encuentran perfectamente informados de todas las noticias que publican los diarios argentinos que reciben desde Buenos Aires y Comodoro Rivadavia, con fotografías de los buques, horarios de zarpada de Puerto Belgrano e incluso algunos aventuran la fecha de llegada a ésta.

También circula en el ambiente como rumor que en la noche del lunes, un avión sobrevoló la pista en dos ocasiones (esto no ha podido ser confirmado).

2. PRENSA: (Radio y Televisión)

En la noche de hoy la radio difundió durante 3 horas noticias relacionadas exclusivamente con el conflicto. Se leyerón las principales noticias publicadas por le diario LA PRENSA, CLARIN, NACION y BUENOS AIRES HERALD, de toda la semana.

También estuvierón en directo con la BBC.

En el vuelo LADE de la fecha llegarón periodistas de 4 diarios de Londres el Daily Telegraph conocido por la defensa de la posición sustentada por los residentes británicos de las islas.

Fueron espe rados en el aeropuerto y condúcidos al hotel por el señor SIDNEY MILLER miembro fundador del Falkland Island Comicittce.

3. ACTITUD DEL GOBIERNO

En el día de la fecha se difundió un reportaje al Gobernador de la Colonia en la que en síntesis señaló que:

a) Que la única forma de solucionar el problema de la Isla San Pedro es que el grupo se reporte a la B ase Critirickn con sus respectivos pasaportes a solicitar autorización de permanencia.

b) Que la única solución para el diferendo sobre la soberanía de las Malvinas es que Argentina renunció a sus pretensiones.

c) Que ya habían autorizado que le buque ENDURANCE permaneciese el tiempo que f uera necesario para proporcionar apoyo a las islas.

d) Que Gran Bretaña solo atiende los deseos de la población y que ella quiere seguir siendo británica y no le interesa las promesas de propesridad que hace Argentina.

e) Que en realidad Argentina nunca ha hecho conocer cual es la proposición que tiene que hacer, por lo que los isleños no conocen que pasaría en un caso u otro.

f) Que los argentinos eran victimas de una educación o formación equivocada que los inculca sobre una falsa razón o derechos sobre las islas.

Cabe destacar que es la primera vez que el Gobierno asume oficialmente una actitud de defensa, ya que anteriormente se limitaba a la función de árbitro o mandatario de los deseos de los residentes.-

SITUACION MILITAR

El día lunes 29 llegaron a Puerto Stanley la dotación de infantes de marina de relevo con un efectivo de aproximadamente de 40 hombres, lo hicieron a bordo del buque "JOHN BISCOF", el que zarpó casi inmediatamente, presumiblemente a Gran Bretaña.

Este relavo responde al programa anual y se alojó en el cuartel haciéndose cargo de las guardias nocturnas. Proceden de Belfast y varios de ellos ya estuvieron destinados en Stanley integrando dotaciones anteriores, es decir que conocen el terreno.

El grupo que debía volver a Gran Bretaña permanece en la isla por ahora. Son aproximadamente 36 se han alojado en casas de familia durante la noche. Se presentan a las 08.00 en el cuartel para hacerse cargo de los servicios durante el día.

Estos soldados no llevan armamento consigo para el pernocte en la ciudad.

En resumen actualmente hay aproximadamente 76 Infantes, los nuevos cubren los puestos de guardia que se han reforzado por la noche. Los soldados viejos duermen en la ciudad sin armamento y cubren los servicios de día.

DISPOSITIVO DE SEGURIDAD DESPLEGADO

A partir del conocimiento de que 5 naves de guerra argentinas se dirigían hacia el sur, se han intensificado las medidas de seguridad de la siguiente forma:

1°) Faro Penbrook: (San Felipe) se ha observado un camión pesado de la Infantería lo que indicaría que no menos de 8/10 hombres habrían sido transportados allí.

2°) Aeródromo: Por las noches un camión transporta barricadas que distribuye en la pista y luego es estacionado en la parte central.

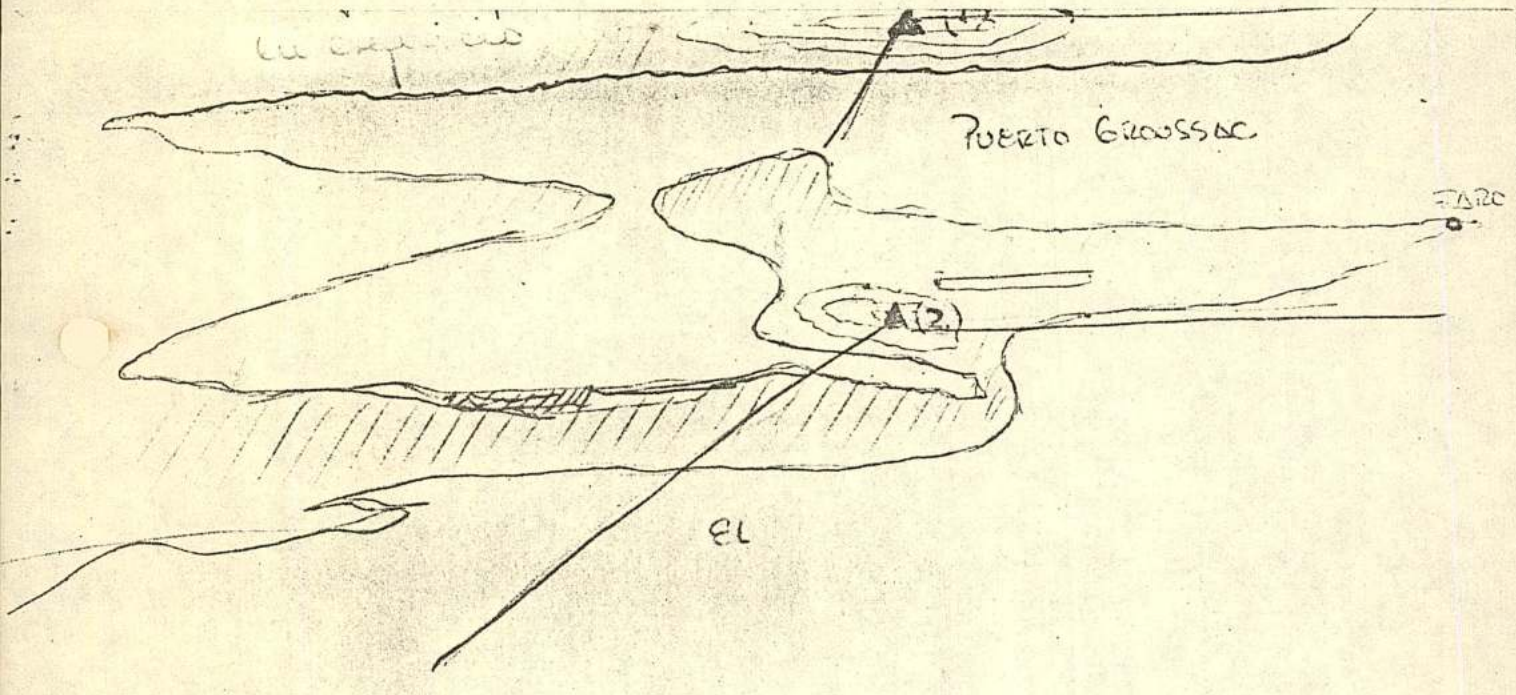
Además cuatro hombres se establecen en el edificio del aeropuerto con fusiles tipo FAL y equipos portátiles de comunicaciones.

Durante el día los obstáculos son levantados, pero la pista es controlada desde un refugio construído al costado y en la mitad de la pista, donde se presume que permanece en posición una ametralladora.

Asimismo la pista ha sido marcada con pintura desde el lugar habitual del foque hasta la posición de avión dominado, con rayos se puede tener una finalidad de triangulación de tiro.

3°) Puestos de Observación:

La semana pasada se han reactivado algunos puestos de observación, según se indica en esquicio:

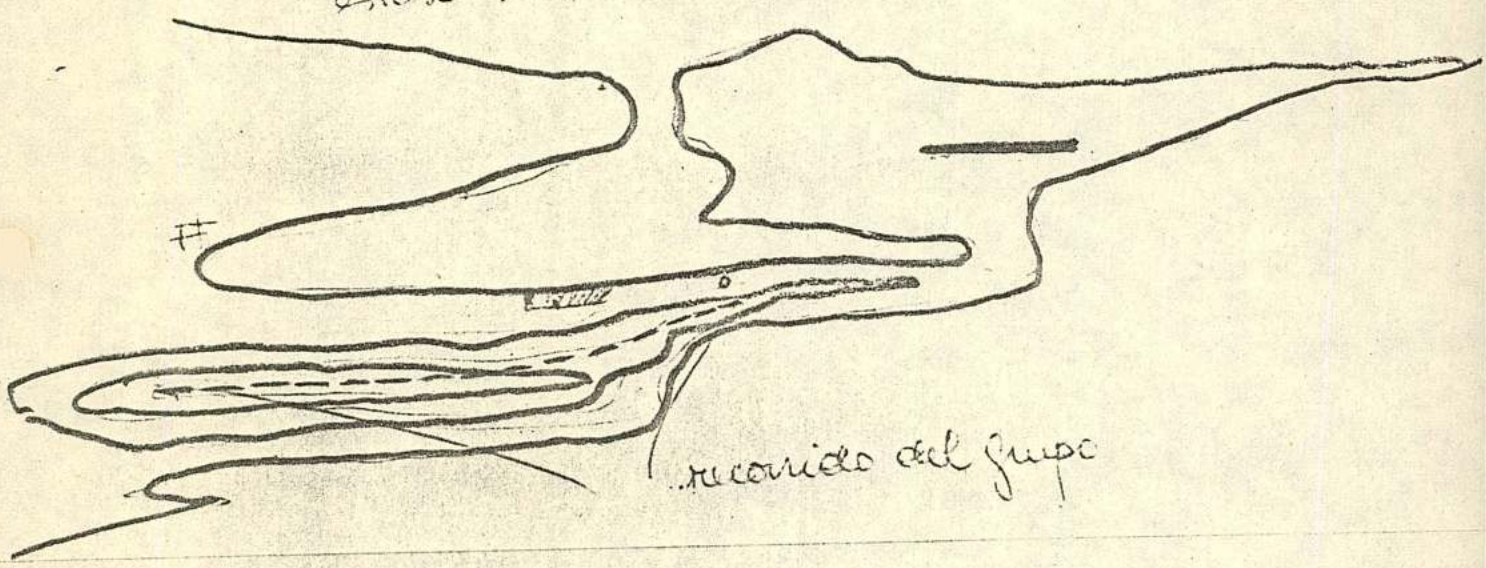


El puesto Nº 1 domina toda la colina del Puerto Groossac (Port Williams) y el puesto Nº 2 domina la costa Sur. El primero estaría vinculado al cuartel por medios radioeléctricos, mientras que el Nº 2 tiene un teletipo con el aeropuerto.
Se desconoce si existen otros Puestos de Observación.

4º) Incremento Seguridad en el Cuartel:

Asimismo se ha tomado conocimiento que desde el lunes con la nueva dotación de marines se han adoptado (3) puestos de centinela en los alrededores del cuartel distanciados de éste unos 300 metros.
Se desconoce la ubicación precisa de los mismos y aparentemente serían cubiertos solamente durante la noche.

5º) En la mañana del día de hoy un grupo de Infantes fue observado haciendo un reconocimiento de la costa sur desde las elevaciones a las espaldas de Stanley hasta la altura del VOR. El personal esta sin armamento.



No obstante lo señalado, la conducta general de la tropa no ha cambiado la que sigue concurriendo a los PUB y se embriagan como de costumbre y no aparentan encontrarse muy en situación. Esto es válido para los viejos especialmente, aunque, también ya han sido visto algunos de los nuevos comportarse de igual manera, a pesar de haber llegado hace 24 horas.
El Jefe del Destacamento aparentemente aún no ha sido relevado ni su reemplazante se hallaría entre los recién llegados.
No se ha podido determinar con presición la hora de (diana).

CUERPO DE DEFENSA VOLUNTARIO: (Falkland Islands Defence Force)

Aparentemente este grupo no habría adoptado hasta la fecha ninguna medida adicional a las de rutina.

CONCLUSIONES:

De todo lo señalado se puede resumir lo siguiente:

1°) La población teme que el publicitado movimiento de buques signifique una acción militar sobre malvinas, pero no se ha organizado para impedirlo.

2°) Los infantes de marina han visto duplicarse sus efectivos debido a que el "ENDURANCE" ha sido mandado a San Pedro.
Que han adoptado un amplio dispositivo de seguridad para impedir ser tomados por sorpresa tanto desde el mar como desde el aire.

3°) Por éstas razones el grupo LADF se vería impedido de actuar contra el aeródromo por lo que adoptará una actitud pasiva.

SITUACION DE COMUNICACIONES

Las redes se encuentran implementadas y sin novedad.
Próximos enlaces, de acuerdo al Plan.
Radioconversación prevista para el 311800 se posterga 24 horas.

SITUACION RESIDENTES ARGENTINOS

- No están siendo controlados.
- Ignoran los planes.
- No existe peligro por su seguridad.

MURRELL
KIDNEY COVE
Black Point
GOVERNMENT RESERVE
Mengeary Point
HELL'S KITCHEN
SPARROW COVE
Sparrow Point
Doctor Point
Arrow Point
Charles Point
High Rock
P1
MT LONGDON
WIRELESS RIDGE
Mt Longdon
Furze Bush Pass
Drunken Rock n
Murrell River
HEARNDEN WATER
PLANCO BAY
PORT WILLIAM
Ordnance Point
GYPSY COVE
YORKE BAY
Yorke Point
KELLY ROCKS
TUSSAC ISLANDS
THE VIPER
Cape Pembroke
FISH ROCK
CHRISTINA BAY
Mary Hill
Stanley Airport
WHALEBONE COVE
P2
Cannons Hill
THE CANACHE
SURF BAY
Hookers Point
Airstrip
ROOKERY BAY
Phillips Point
Horse Point
Pebbly Point
ELLIS COVE
Wireless Ridge
Moody Valley
Moody Brook
Cortley Hill
Navy Cove
Navy Pt
THE NARROWS
STANLEY HARBOUR
STANLEY
TUMBLEDOWN
Tumbledown Mt
Goat Ridge
Mt William
Sapper Hill
The Murray Heights
Longdon Rocks
STANLEY COMMON AND GOVERNMENT LAND
MULLET CREEK
Mullet Creek Stream
Pony's Pass
WEST END
Golose Green
Fitzroy River
Jamaica Straits
Tussac Pt
Engineer Pt
Yellow Bluff Pt
Fitzroy Stream
WEST FALKLAND
51°40'
427000N
Nocturno
3 Ptos de Gda
dejados 300m del cuartel
Patrulla Reconocimiento
30 MAR 82 (Mañana)
- 8/10 Royal Marines
- 1 Cam Pes
Nocturno
- 4 Royal Marines en edificio Aeropuerto
- Barricadas S/ pista
- 1 Cam Pes Centro pista
- Eq RE portátiles
Diurno
- Levantan obstáculos
- 1 Amet pos costado pista
- Triangulacion Tiro S/pista

E

ARMADA ARGENTINA Nº .....

Estrictamente Secreto y Confidencial | Letra .....

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA

INFORME PERIODICO DE INTELIGENCIA Nº 2"ESC"/82

TEMA: "Situación en Islas Malvinas".-

1. CONTROL DE POBLACION.

Hasta el día 20 APR no se había efectuado un censo de población en STANLEY ni tampoco en Estancias y Puestos Rurales.

Gran porcentaje de la población emigró a Estancias, la ciudad se ve vacía. Si bien hay Policía Militar que patrulla el pueblo, los civiles circulan libremente, existiendo control solamente para el acceso al Puerto y Aeropuerto.

Durante la noche existe toque de queda, pudiendo circular únicamente Policía Militar y vehículos militares.

Se encuentra en la Isla un Destacamento de Inteligencia de Ejército, que tendría intenciones de actuar con grupos similares a los de lucha contra la subversión.

Asimismo el control se ve afectado por las expresas directivas del Gobernador de no interferir en las actividades de la población, pese a las sugerencias hechas en varias oportunidades por varios Jefes militares, sobre todo para actuar sobre los componentes de la Fuerza Civil de Defensa que aún permanecen en las Islas.

Se tomó contacto personal con el Mayor DAWLIN del Ejército Argentino (integrante del Destacamento de Inteligencia que funciona en el Cuartel de Policía), a fin de interiorizarse sobre las actividades que desarrollan y obtener una apreciación de la situación general, en dicha oportunidad expresó parcamente que habían comenzado con el censo y que tenian todo bajo control, lo que llamó la atención es que no se invitó a pasar al interior del Cuartel de Policía, permaneciendo siempre en el porch y la

///.2.-

puerta siempre cerrada con llave.

Por lo expresado por las Fuerzas Navales y la actitud anteriormente descrita, se aprecia que ya estarían actuando con procedimientos similares a los utilizados en la lucha contra la subversión.

2. INCIDENTES.

Durante la noche del 19 al 20 de Abril en el sector defensivo de una sección del BIM2, se verificó movimiento de personal no identificado que procedía del Oeste hacia el Muelle Militar efectuándose de inmediato un rastrillaje de la zona con resultados negativos.

Se aprecia que habrían comenzado actividades tendientes a desgastar y a actuar psicológicamente sobre las propias fuerzas.

BATERIAS, 22 de abril de 1982.-

COMANDO DE LA INFANTERIA DE MARINA
INTELIGENCIA
ESTADO MAYOR

GUILLERMO FELIX BOTTO
CAPITAN DE FRAGATA DE I.M.
JEFE

F

Estrictamente Secreto y Confidencial

CUESTIONARIO PARA ORIENTAR INTERROGATORIO

PARA: SR CN TAMBUSSI

DE: SR CN BOU

FECHA: 14-ABR-82

1.- PARA CIENTIFICOS

1.1- MISION, TAREA DE LOS CIENTIFICOS BRITANICOS EN GEORGIAS DEL SUR.

1.2- REGIMEN DE TRABAJO - PERMANENCIA - RELEVOS.

1.3- BUQUES DE APOYO - (PARA RELEVOS).

1.4- VINCULACION DE LAS ESTACIONES (LYLL GLACIER, ST. ANDREWS BAY, SCHLIEPER BAY Y NEW BIRD ISLAND) CON GRYTVIKEN, POR VIA TERRESTRE O ES POR MAR ? O POR AIRE ?.

1.5- FACILIDADES QUE POSEEN LAS ESTACIONES MENCIONADAS EN 1.4.- ¿SON PERMANENTES?. (COMUNICACIONES - VIVERES - COMBUSTIBLE -ETC.).

1.6- TAREAS PARTICULARES DE LAS ESTACION NEW BIRD ISLAND.- TIENE ALGUNA VINCULACION CON ALGUN SATELITE ? DETALLAR.-

2.- PARA LOS ROYAL MARINES

2.1- A QUE UNIDAD PERTENECEN ?.

2.2- CUAL ES EL LUGAR DE ASIENTO EN GRAN BRETAÑA ? (DE LA UNIDAD).

2.3- DURANTE LOS ULTIMOS SUCESOS:

a) CUANDO Y COMO ARRIBARON A MALVINAS ?.

b) CUANDO ZARPARON EN EL ENDURANCE PARA GEORGIAS Y CUANDO ARRIBARON ?.

c) QUE DIRECTIVAS RECIBIERON ANTES DE ZARPAR DE MALVINAS ?.

d) ESPECIFICAMENTE, QUE ACTITUD DEBIAN ADOPTAR EN EL CASO DE SER ATACADOS EN GRYTVIKEN ?. -

Comando de Operaciones Navales
Departamento Inteligencia
ESTADO MAYOR

JUAN CARLOS BOU
CAPITAN DE NAVIO
JEFE

ARMADA ARGENTINA

Nº .....

Letra .....

CONFIDENCIAL

PARA: CN BOU

DE: CN TAMBUSSI

FECHA: 15-04-82.

INFORMACION OBTENIDA DE DECLARACIONES DE PERSONAL MILITAR Y CIVIL QUE SE HALLABAN EN LA ISLA SAN PEDRO EN OPORTUNIDAD DE SU OCUPACION POR PARTE DE LA ARMADA ARGENTINA.

1. DE CIENTIFICOS:

1.1. Los científicos británicos en Georgias del Sur cumplen tareas de investigación en el área de biología marina y geología.

1.2. Pertenecen en su totalidad al Royal Antartic, Survey, excepto dos mujeres, quienes se encuentran filmando secuencias de la vida animal para una compañia de TV.

La permanencia en estas estaciones de estudio es de dos años.
La dotación de científicos estaba compuesta por 28 hombres, que son relevados por mitades.
La distribución del personal, en el momento de la ocupación era la siguiente:

BIRD ISLAND: 4 hombres
BA SCHLIPER: 2 hombres
LYELL GLACIER: 4 hombres
KEP: 13 hombres
ST. ANDREW'S BAY: 3 hombres y 2 mujeres

1.3. El buque de apoyo es el BRANDSFIELD. Este buque, que tiene 10 años de vida pertenece al Bristish Antartic Survey. Normalmente hace dos viajes anuales entre INGLATERRA y las islas.
Tenía previsto operar a partir del ~~[illegible]~~ 15 del corriente en la zona, para relevos y aprovisionamiento.

1.4. La vinculación física de las estaciones es la siguiente:

Bird Island: Por mar, debiéndose hacer el desembarco por medio de pequeños botes, o por aire en helicóptero No hay muelle. En noviembre fueron estacionados cuatro hombres en un refugio prefabricado de madera. Es una estación biológica.

SCHLIEPER BAY: El acceso es por mar. Hay dos hombres. Es una estación biológica. Se tenía previsto no habitarla el próximo año.

GLACIAR LEYLL: El acceso desde Gritviken es por tierra Normalmente está ocupada por dos hombres El jefe Científico envió dos hombres más en el momento de los hechos Esta estación tiene poco alimento.

.../112.

ARMADA ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº .....

Letra .....

.../// 2.

BAHIA SAN ANDRES: El acceso normal es por agua o por helicóptero.
Posee un refugio nuevo, del doble de tamaño del resto, con provisiones para cuatro meses, pero tiene poco combustible.
Entre la dotación hay: 1 meteorólogo, 1 biólogo marino y 1 carpintero.(además dos mujeres).

1.5 .Todos los refugios tienen normalmente provisiones para seis meses y ocupados en forma permanente.
La comunicación entre refugios es en HF. por medio de transreceptores RACAL utilizando la frecuencia de 4067 KcS. Normalmente se comunican a 1645 hs local.

1.6. Las estaciones de New Brid Island es exclusivamente de investigación biológica. No se recibe información satélite ni en esta ni en ningúna otra de la isla.

1.7. En Grijtviken existe material cientifico radioactivo En el momento de la ocupación se puso en conocimiento de un Sr. Oficial argentino de esta circunstancia Ningún otro punto de la isla posee material radioactivo.

2. PERSONAL MILITAR:

2.1. El grupo de infantes de Marina de la Royal Navy, estaba destinado en el Endurance, cuyo Comandante es el Superior inmediato.
Constituyen el grupo de desembarco del buque, y son destinados al mismo por el término de un año.

2.2. El Teniente Mills era el Comandante del Grupo de Marines, a bordo del Endurance, donde embarcó en el mes de noviembre en Inglaterra.
El 31 de marzo del corriente llegaron a las Islas Georgias, desembarcando.
Las órdenes le fueron dadas por el Comandante del Endurance. Fueron desembarcados solamente para demostrar una presencia militar.
No sabían entonces de la "invasión".
El día 3 de abril recibió ordenes del gobierno ingles de que el Comandante de la Base, no debía rendir la Base. Pidieron aclaración, y se les reiteró la orden de no rendirse.
Cuando se le preguntó al Teniente MILLS, porque medio había recibido la orden del gobierno inglés manifestó que no podía decirlo. Esta respuesta sugiere que no fue por medios radioeléctricos, (de ser así no hubiese tenido problemas en declararlo), sino por medios físicos.

CARLOS ANGEL TAMBUSSI
Capitán de Navío
Presidente

GEORGIAS

1. El BERNSFIELD tenía previsto operar en proximidades de GEORGIAS a partir del 15 APR, efectuando relevos y reabastecimiento de las estaciones científicos.

2. BIRD ocupada pr cuatro hombres, el acceso es pr mar o helicóptero.
Existen indicios que hubiese recibido órdenes para evacuar la estación pque iba a ser ocupada.

3. SCHLIEPER ocupada pr dos hombres, el acceso es pr mar.
Sin relevo para este año.

3. GLACIAR LEYLL ocupada pr cuatro hombres (2 cores pueden a refuerzo destacados pr el Jefe Científico en el momento de la recuperación de la isla.) el acceso es pr tierra. Esta estación tiene poco alimento.

4. SAN ANDRES ocupada pr tres hombres y dos mujeres, el acceso es pr agua o helicóptero. Tiene poco combustible.

5. KEP ocupada 13 hombres (sin + info)

6. Comunicaciones entre refugios en HF en frecuencia 4067 KCS normalmente a 1645 hs. Usan RSCA
Provisiones normales para seis meses.

7. En GRYTVIKEN existe material científico rodiso tivo.

APRECIACION

En caso que no haya acuerdo con Gran Bretaña y/o el BRANSFIELD no efectúe la evacuación del personal científico de Islas Georgias, la ARMADA tendrá que asumir el problema como propio, especialmente considerando la escasez de provisiones y combustible en GLACIAR LEYLL y SAN ANDRES.

El personal de GLACIAR LEYLL puede ser evacuado hacia GRYTVIKEN, el resto de las estaciones requerirá el empleo de una unidad naval.

Surge como más conveniente permitir la evacuación del personal a través del BRANSFIELD (Tal como está ordenado)

COMANDO DE OPERACIONES NAVALES

PARTE DE INFORMACION

PARA CONOCIMIENTO DE: SEÑOR JEFE DE DEPARTAMENTO INTELIGENCIA

PRODUCIDO POR: MARCO REGIONAL (GRAN BRETAÑA)

ASUNTO: R/conversación radioaficcionados

De la conversación mantenida entre un radioaficionado de Punta Alta con otro argentino radicado en los Angeles(EEUU), se extraen las siguientes conclusiones:

1. En oportunidad de la recuperación Argentina de las Islas Malvinas, la opinión de la población/parlamento hacia Margaret TATCHER y la acción militar emprendida, era de un 80 % a favor.

2. Como consecuencia de las acciones en Georgias emprendidas por Gran Bretaña, la opinión/parlamento inglés habría quedado reducida a un 42 %. a favor de la Primer Ministro.

3. A pesar de las discusiones dentro del Parlamento inglés y otras negociaciones sobre el desarrollo del conflicto, la opinión generalizada de la ciudadanía británica, sería de que se prosigan con las operaciones de carácter militar.

4. Que el gran problema de los británicos en el actual conflicto, es el aspecto LOGISTICO(combustible), lo que de prolongarse las negociaciones, representaría un gasto elevado, con el agravante de la proximidad del invierno en el sector austral.

5. Debido a estas perspectivas, los británicos habrían decidido una acción militar relámpago. sobre MALVINAS.

5. Que lo que les estaría perturbando el Plan Relámpago sería las adversas condiciones metereológicas actuales imperantes en el Sur.
   Una acción de esas características les resultaría reconfortante y buscarían la sorpresa.

6. Que como parte del citado Plan, ya habría algún grupo de tropas especiales que actuarían como avanzada, que estarían buscando los lugares aptos para su infiltración.
   Se mencionaría a la parte SW de MALVINAS como el más apto (menos controlado) para la acción de infiltración/desembarco.

...///

...///

7. Con respecto al HELICOPTERO(no especifica tipo/clase) sostiene que es pesado pero esta muy bien armado.

8. Con respecto al tratamiento que los británicos darán a los prisioneros argentinos de Georgias/Submarino será correcto, en concordancia al trato dado por Argentina a los Marines.

9. Al hablar sobre LANCHAS, señala que las mismas son Muy Buenas, de gran velocidad y poseen una capacidad para 4/5 personas.(probablemente se refiera a las que utilizan los COMANDOS

PUERTO BELGRANO, 27 de abril 1982.